National Energy Board | Office national de l'énergie

Reasons for Decision

Coral Energy Canada Inc.

RHW-2-2005

February 2006

Modifications to the FT-RAM Pilot

Canada

National Energy Board

Reasons for Decision

In the Matter of

Coral Energy Canada Inc.

Application for Approval of Modifications to the Firm Transportation Risk Alleviation Mechanism (FT-RAM) Pilot for the TransCanada PipeLines Limited Mainline

RHW-2-2005

February 2006

Permission to Reproduce

Materials may be reproduced for personal, educational and/or non-profit activities, in part or in whole and by any means, without charge or further permission from the National Energy Board, provided that due diligence is exercised in ensuring the accuracy of the information reproduced; that the National Energy Board is identified as the source institution; and that the reproduction is not represented as an official version of the information reproduced, nor as having been made in affiliation with, or with the endorsement of the National Energy Board.

For permission to reproduce the information in this publication for commercial redistribution, please e-mail: info@neb-one.gc.ca

Autorisation de reproduction

Le contenu de cette publication peut être reproduit à des fins personnelles, éducatives et(ou) sans but lucratif, en tout ou en partie et par quelque moyen que ce soit, sans frais et sans autre permission de l'Office national de l'énergie, pourvu qu'une diligence raisonnable soit exercée afin d'assurer l'exactitude de l'information reproduite, que l'Office national de l'énergie soit mentionné comme organisme source et que la reproduction ne soit présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite en collaboration avec l'Office national de l'énergie ou avec son consentement.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire l'information contenue dans cette publication à des fins commerciales, faire parvenir un courriel à : info@neb-one.gc.ca

© Her Majesty the Queen in Right of Canada 2006 as represented by the National Energy Board

Cat No. NE22-1/2006-1E
ISBN 0-662-42512-X

This report is published separately in both official languages.

Copies are available on request from:
The Publications Office
National Energy Board
444 Seventh Avenue S.W.
Calgary, Alberta, T2P 0X8
E-Mail: publications@neb-one.gc.ca
Fax: (403) 292-5576
Phone: (403) 299-3562
1-800-899-1265

For pick-up at the NEB office:
Library
Ground Floor

Printed in Canada

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada 2006 représentée par l'Office national de l'énergie

N° de cat. NE22-1/2006-1F
ISBN 0-662-71042-8

Ce rapport est publié séparément dans les deux langues officielles.

Demandes d'exemplaires :
Bureau des publications
Office national de l'énergie
444, Septième Avenue S.-O.
Calgary (Alberta) T2P 0X8
Courrier électronique : publications@neb-one.gc.ca
Télécopieur : (403) 292-5576
Téléphone : (403) 299-3562
1-800-899-1265

Des exemplaires sont également disponibles à la bibliothèque de l'Office
(rez-de-chaussée)

Imprimé au Canada

Table of Contents

List of Figures i
List of Appendices i
Abbreviations ii
Recital and Appearances iii
Glossary of Terms iv

1. Introduction 1
1.1 Background 1
1.2 Overview of the Application and the Proceeding 4
1.3 List of Issues 4

2. Coral's Proposal 5
2.1 Threshold Issue 5
2.2 Potential Impacts of Coral's Proposal 7

3. Disposition 20

List of Figures

1-1 Example of FT Contracts Eligible for FT-RAM Credits on the TransCanada Mainline 2

List of Appendices

I. Excerpt from page 17 of the Board's RH-1-2001 Reasons for Decision 21
II. Toll Order TG-1-2006 22

Abbreviations

Act	*The National Energy Board Act*
Board or NEB	The National Energy Board
BP	British Petroleum Canada Energy Company
CAPP	The Canadian Association of Petroleum Producers
CDA	Central Delivery Area
Coral	Coral Energy Canada Inc.
Enbridge	Enbridge Gas Distribution Inc.
FT	Firm Transportation
FT Make-Up Credit	Firm Transportation Make-Up Credit
FT-RAM	Firm Transportation Risk Alleviation Mechanism
Gaz Métro	Société en commandite Gaz Métro
GJ/d	Gigajoules per day
GLGT	Great Lakes Gas Transmission System
Guidelines for Negotiated Settlements	The Board's "Revised Guidelines for Negotiated Settlements of Traffic, Tolls and Tariffs" dated 12 June 2002
IGUA	The Industrial Gas Users Association
IT	Interruptible Transportation
Mainline	TransCanada Mainline Natural Gas Distribution System
Nexen	Nexen Marketing
Petro-Canada	Petro-Canada Oil and Gas
STFT	Short-Term Firm Transportation
STS	Storage Transportation Service
SWDA	Southwestern Delivery Area
Tenaska	Tenaska Marketing Canada
TransCanada	TransCanada PipeLines Limited
TQM	Trans Québec & Maritimes Pipeline, Inc.
TTF	Tolls Task Force
UDC	Unutilized or unabsorbed demand charges
Union	Union Gas Limited
U.S.	United States of America

Recital and Appearances

IN THE MATTER OF the *National Energy Board Act* (Act) and the regulations made thereunder; and

IN THE MATTER OF an Application filed by Coral Energy Canada Inc. (Coral) pursuant to section 59 of the Act for an Order to approve modifications to the FT-RAM Pilot for the TransCanada PipeLines Limited (TransCanada) Mainline.

IN THE MATTER OF Hearing Order RHW-2-2005;

Heard in Calgary, Alberta on 16 January 2006.

BEFORE:

E. Quarshie	Presiding Member
J.S. Bulger	Member
C.L. Dybwad	Member

Appearances	**Company**
M.P. Stauft	Coral Energy Canada Inc.
C.K. Yates, Q.C.	TransCanada PipeLines Limited
P.C.P. Thompson, Q.C.	Industrial Gas Users Association
B. Roth	Enbridge Gas Distribution Inc.
R.M. Zanin	National Energy Board

Glossary of Terms

Deferral Account	For regulatory purposes, a type of account generally used to record revenues and expenses held in abeyance for future disposition by a regulatory body.
Demand Charge	A monthly charge which normally covers the fixed costs of a pipeline. A demand charge is based on the daily contracted volume and is payable regardless of volumes transported.
FT-RAM	A service enhancement on the TransCanada Mainline which allows credits to be applied against a shipper's monthly Interruptible Transportation service account, based on any unutilized demand charges from that shipper's Firm Transportation contracts.
FT-RAM Pilot	A limited-term trial of the FT-RAM service enhancement for the TransCanada Mainline, originally for the period 1 November 2004 to 31 October 2005, then extended for an additional year to 31 October 2006.
Guidelines for Negotiated Settlements	The Board's "Revised Guidelines for Negotiated Settlements of Traffic, Tolls and Tariffs" dated 12 June 2002
Load Factor	The ratio of the average requirement to the maximum requirement for the same period, usually expressed over a year and as a percentage.
Long Haul	A contract whose primary receipt point originates at Empress, Alberta or in Saskatchewan on the TransCanada Mainline.
RH-1-2001	NEB Proceeding on TransCanada's 2001 and 2002 Tolls Application
Short Haul	A contract originating at locations other than Empress or a Saskatchewan receipt point on the TransCanada Mainline.
Storage Transportation Service	A service which allows FT contract holders, who have their own or contracted access to storage facilities, to move gas in and out of storage to meet seasonal demands while still retaining a high load factor.
Tariff	The terms and conditions under which the services of a pipeline are offered or provided, including the tolls, the rules and regulations, and the practices relating to specific services.

Toll	The price charged by a pipeline company for the use of its facilities.
Tolls Task Force	A joint industry task force initiated by TransCanada. Its membership is comprised of a wide cross-section of the natural gas industry, including representatives of the producing, marketing, brokering and pipeline segments of the industry, provincial governments and local distribution and industrial end-use customers.
TTF Resolution 02.2004	TransCanada Tolls Task Force unopposed resolution dated 6 May 2004 which supports the implementation of the FT-RAM Pilot for the period 1 November 2004 to 31 October 2005.
TTF Resolution 20.2005	TransCanada Tolls Task Force unopposed resolution dated 3 August 2005 which supports the extension of the FT-RAM pilot for the period 1 November 2005 to 31 October 2006.
Unabsorbed Demand Charges or Unutilized Demand Charges	Demand charges associated with contracted volumes not transported.

Chapter 1

Introduction

1.1 Background

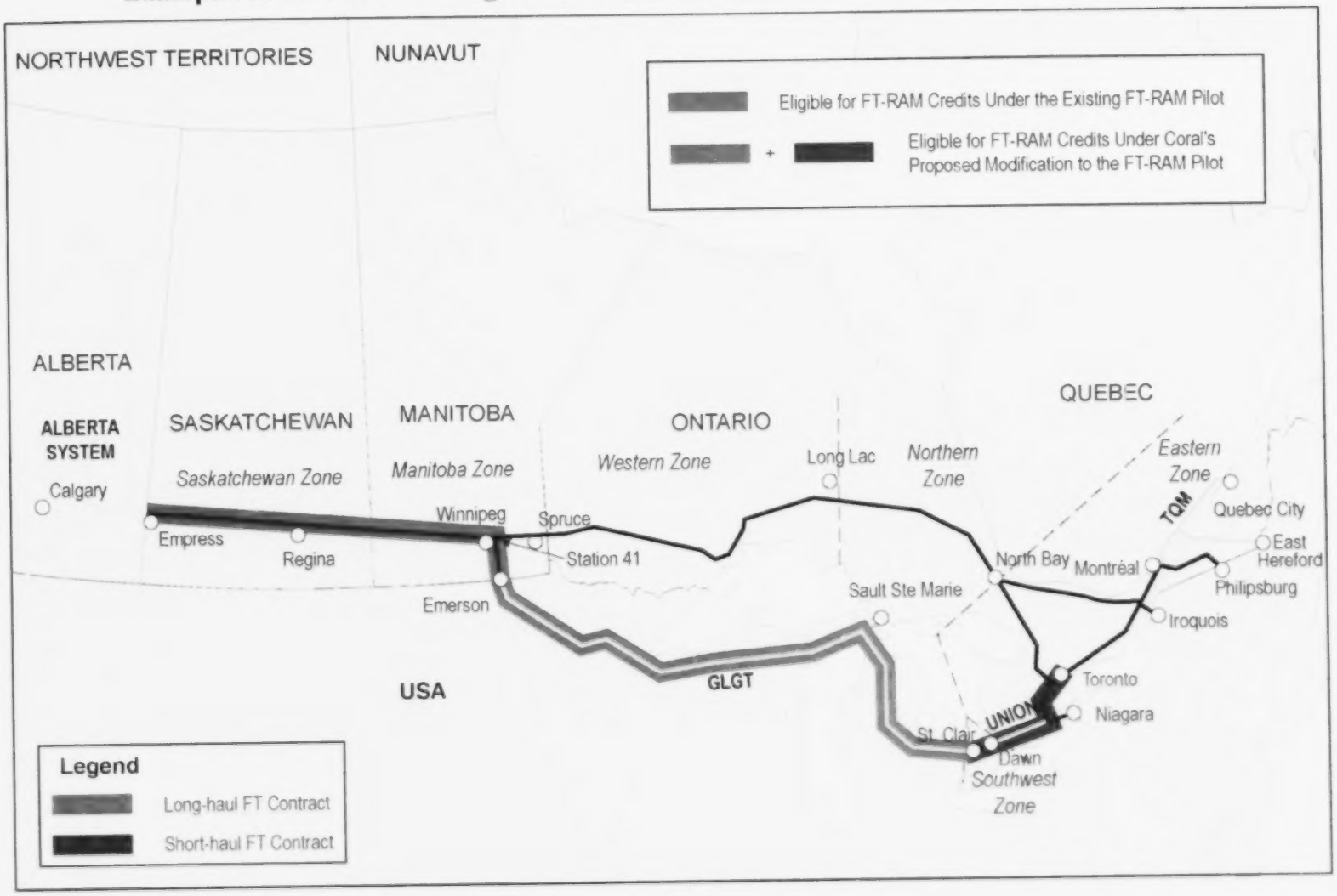
TransCanada PipeLines Limited (TransCanada) owns and operates the TransCanada Mainline Natural Gas Transmission System (Mainline), which is a high-pressure natural gas transmission system that extends from the Alberta border across Saskatchewan, Manitoba, Ontario, through a portion of Quebec and connects to various downstream Canadian and international pipelines. The Mainline's integrated system includes contractual entitlements to transport natural gas on the Great Lakes Gas Transmission System (GLGT) from Emerson, Manitoba to St. Clair, Michigan; on the Union Gas System (Union) from Dawn, Ontario to Parkway, Ontario and to Kirkwall, Ontario; and on the Trans Quebec & Maritimes Pipeline, Inc. (TQM) from Saint-Lazare, Quebec to either Saint-Nicolas, Quebec or East Hereford, Quebec. Figure 1-1 shows a map of the Mainline's integrated system.

Coral Energy Canada Inc. (Coral) is an affiliate of Coral Energy, which operates throughout North America as part of the global Shell Trading network and provides a comprehensive portfolio of energy-related products and services associated with wholesale natural gas and power marketing and trading. From its start-up in the mid-1990s, Coral has become one of the largest wholesale energy marketers and traders in North America. Its customers include utilities, gas distribution companies, municipalities, rural electrical cooperatives, independent power producers, industrial customers, and commercial customers. Through its contribution to the total revenue of the TransCanada Mainline, Coral currently is one of the Mainline's largest shippers.

As part of its 2001 and 2002 Tolls and Tariff application, which was based on the terms of the Mainline Service and Pricing Settlement, TransCanada proposed a new service enhancement known as FT Make-Up Credits. Under the FT Make-up Credit proposal, the aggregate Firm Transportation (FT) service Demand Charge associated with each FT shipper's aggregate unutilized FT capacity rights in each month would be credited towards that FT shipper's aggregate Interruptible Transportation (IT) service invoice at the end of each month. Unutilized FT Make-Up Credits would not rollover to subsequent months. In its RH-1-2001 Reasons for Decision, the Board approved the FT Make-Up Credit mechanism.

The FT Make-Up Credit mechanism was used by a large segment of shippers during calendar year 2002. The mechanism was subsequently found to be flawed in that the then IT floor price at 80% of the FT equivalent toll allowed parties to utilize more than the equivalent volume distance of the contract and to avoid some of the 100% FT equivalent toll. A review of the FT Make-Up Credit mechanism was undertaken and a modified service enhancement known as FT-RAM, or Firm Transportation Risk Alleviation Mechanism, was proposed to the TransCanada Mainline Tolls Task Force (TTF).

Figure 1-1
Examples of FT Contracts Eligible for FT-RAM Credits on the TransCanada Mainline



The original FT-RAM proposal was filed with the Board as unopposed TTF Resolution 02.2004, and approved by the Board on 15 July 2004 for a one-year pilot starting on 1 November 2004 and finishing on 31 October 2005.

On 3 August 2005, the TTF passed unopposed Resolution 20.2005 extending t[illegible] FT-RAM Pilot for an additional year from 1 November 2005 to 31 October 2006. In its supporting application to the Board, TransCanada stated that the extension of the Pilot would allow it to collect more than a full year of data and to perform further analysis on the impacts of the Pilot on all Mainline shippers for review at the TTF after April 2006. On 6 September 2005, the Board approved the applied-for extension.

Under FT-RAM, credits are applied against a shipper's monthly IT service account, based on any unutilized demand charges from that shipper's FT contracts. These credits are given only for long-haul FT contracts, which are those whose primary receipt points originate in Alberta and Saskatchewan.

The objective of FT-RAM is to mitigate unutilized demand charges and to provide flexibility in order to give shippers confidence in contracting for long-haul, firm transportation service on TransCanada. The flexibility envisaged would provide parallel services to enhancements on other pipeline systems such as monthly balancing provisions, path flexibility, and recovery of unutilized demand charges.

As the motivation behind the FT-RAM service enhancement was to promote the continuation of and incremental contracting for long-haul FT service, the enhancement was restricted to long-haul FT contracts during the initial pilot phase. An examination of the appropriateness for short-haul service was to be undertaken after the initial pilot phase.

An initial TTF review of the program was contemplated for January 2005 to consider whether any further modifications to the Pilot would be required. A second review at the TTF was to be held after June 2005 to determine whether FT-RAM should continue beyond October 2005. The reviews were to consider, among other items, changes in contracting patterns, revenue streams, and operational issues.

On 9 December 2005, TransCanada filed with the Board a summary of the TTF reviews on the FT-RAM Pilot conducted in January 2005 and June 2005. The January 2005 review examined impacts on nominations administration, operations, FT-RAM credit utilization, FT long-haul contract utilization and contracting behavior by revenue. The information available at the time of the January 2005 review did not reveal issues with or provide any reason to adjust the program, and no changes to the FT-RAM pilot program were proposed or made. The second review in June 2005 examined impacts on FT-RAM credit utilization, FT long-haul contracting behavior, FT long-haul contract utilization and contracting behavior by revenue. Again, no changes to the program were proposed by TransCanada.

In its 9 December 2005 filing, TransCanada noted that pursuant to TTF Resolution 20.2005 and the Board's approval of the one-year extension to the Pilot, TransCanada anticipates conducting a further review of FT-RAM after April 2006 and providing a summary of that review to the Board within two months of completion.

1.2 Overview of the Application and the Proceeding

On 30 September 2005, Coral applied to the Board for approval of modifications to the FT-RAM Pilot to be effective 1 November 2005. In its application, Coral proposed that the existing FT-RAM Pilot be expanded to include short-haul FT contracts in limited circumstances where the same shipper holds a long-haul contract that delivers to the same location as the receipt point of the short-haul FT contract. Figure 1-1 provides examples of the types of contracts eligible for both the existing pilot and for Coral's proposal. Coral proposed that the modification remain in effect until the expiry of the existing FT-RAM Pilot.

On 7 October 2005, the Board sought views from interested parties on the appropriate process and associated timelines that should be used to deal with Coral's application. Submissions were received from the Industrial Gas Users Association (IGUA), Gaz Métro, Nexen Marketing (Nexen), TransCanada, Enbridge Gas Distribution Inc. (Enbridge), the Canadian Association of Petroleum Producers (CAPP) and Union Gas Limited (Union).

On 8 November 2005, the Board issued Hearing Order RHW-2-2005, indicating that in an effort to expedite the matter, it would convene a written public hearing followed by oral argument.

1.3 List of Issues

In its letter to Coral dated 8 November 2005, the Board noted that in addition to the proposal set out by Coral, certain parties had suggested that the Board expand its examination of Coral's proposal to include other firm short-haul services such as Storage Transportation Service (STS). The Board decided, however, that it would not at that time consider the proposals advanced by other parties.

In Hearing Order RHW-2-2005 issued on 8 November 2005, the Board identified, but did not limit itself to, the following issue for discussion in the proceeding:

1. The appropriateness of Coral's proposal for modification of the existing FT-RAM Pilot for the TransCanada Mainline.

Chapter 2

Coral's Proposal

2.1 Threshold Issue

During final argument, certain parties suggested that Coral's application was either an attempt to vary a Board-approved settlement or an attempt to abrogate a pre-existing agreement among TTF members. In this context, it was suggested that it would be inappropriate for the Board to approve any modifications to the existing FT-RAM Pilot until the terms and conditions underlying TTF Resolutions 02.2004 and 20.2005 were fulfilled. The most notable areas of concern were provisions in the original Resolutions which i) restricted the Pilot to long-haul contracts and, ii) established that an impact report would be filed by TransCanada after April 2006. The following section sets out the positions of parties and the views of the Board with respect to these issues.

Positions of Parties

Industrial Gas Users Association

IGUA submitted that the FT-RAM Pilot, which was supported on two occasions by unopposed TTF resolutions, amounts to a settlement under the Board's "Revised Guidelines for Negotiated Settlements of Traffic, Tolls and Tariffs" (Guidelines for Negotiated Settlements). In relation to this argument, IGUA submitted that the relief being requested by Coral would force the Board to interfere with and override the provisions of a Board-approved settlement pertaining to the FT-RAM Pilot project.

IGUA also argued that the parameters of the TTF Resolutions do not include an extension to short-hauls, but do include a further TTF review of impacts on all shippers before an extension of the existing mechanism is to be considered.

IGUA suggested that the criteria the Board applies to motions for review and variance require the applicant to show a material change in circumstance since the original decision was rendered or to show some sort of error in the original decision. As such, there is a heavy onus on an applicant to vary a Board-approved order, and in IGUA's view, Coral has not met this burden. IGUA stated that the Board retains the ability to override an unopposed resolution, but submitted that the Board should be reluctant to do so, particularly when considering an add-on to what is a temporary measure.

IGUA urged the Board to let the pilot project mechanism operate in accordance with the parameters reflected in the Board-approved TTF resolutions. In IGUA's view, no changes to the duration or other features of the existing pilot should be considered before the impact study contemplated by the Board-approved resolution has been completed and reviewed after April 2006.

Enbridge Gas Distribution Inc.

Enbridge submitted that Coral's application was an attempt by Coral to have the Board assist Coral in abrogating an agreement among members of TransCanada's TTF. Enbridge described the agreement as a pair of TTF resolutions (i.e., Resolutions 02.2004 and 20.2005) which first established and then extended a pilot project that was intended as an enhancement to long-haul FT service.

Enbridge noted that TTF Resolution 02.2004 set out an examination of the appropriateness of short-haul service after the initial pilot phase, and highlighted that the reason for restricting short-haul from the original pilot was because FT-RAM was designed to promote the continued and incremental contracting for long-haul FT service.

Enbridge noted that TTF Resolution 20.2005 extended the Pilot to 31 October 2006 to allow TransCanada to collect more than a full year of data and to perform analysis after April 2006 on the impacts of the Pilot on all Mainline shippers. A further result of this extension was that the examination of FT-RAM short-haul service would not occur until after 31 October 2006. Enbridge is of the view that Coral's application is premature in light of the terms of the two TTF resolutions which comprise the agreement among TTF members.

TransCanada PipeLines Limited

TransCanada asserted that FT-RAM came before the Board as a request for approval of a TTF resolution and an application for an amendment to the IT toll schedule; it did not come to the Board under the Board's Guidelines for Negotiated Settlements and does not constitute an agreement. TransCanada identified Coral's application as an opposed TTF resolution and noted that any party at the TTF can bring issues to the Board which it has not managed to resolve at the TTF.

Finally, TransCanada submitted that the Board should not decide the case on the basis of alleged amendment to a settlement or alleged abrogation of agreement; rather, the Board should decide the case on the merits of the FT-RAM modification proposal.

Coral's Response to the Positions of Parties

Coral concurred with TransCanada's view that TTF resolutions are not settlements, and supported TransCanada's submissions in this regard.

Coral submitted that under the TTF Procedures, an unopposed resolution does not involve unanimous consent; rather, an unopposed resolution means that parties may vote against it, but agree not to go to the Board to complain about it. TTF Resolutions 02.2004 and 20.2005 were unopposed resolutions.

Coral's proposal to modify the FT-RAM Pilot was brought before the TTF and resulted in an opposed resolution. The TTF procedures explicitly state that in the case of an opposed resolution, a TTF member will be entitled to request the NEB to resolve the matter, which was the course of action subsequently pursued by Coral.

Coral agreed with TransCanada's submission that the Board should consider the application on its merits rather than on procedural grounds.

Views of the Board

When approaching its decision on Coral's application, the Board decided to first examine whether there was any reason to deny the application on the grounds that it would violate a formal settlement or alter a TTF resolution in such a way as to cause irreparable harm. Accordingly, the Board carefully considered the submissions of parties in this respect.

TTF Resolutions 02.2004 and 20.2005 were not filed with the Board as settlements pursuant to the Guidelines for Negotiated Settlements. Therefore the Board is of the view that Coral's application does not attempt to inappropriately vary or modify the terms of a settlement.

With respect to Enbridge's submission that Coral is attempting to abrogate an agreement among TTF members, the Board notes that Coral's application came to the Board as the result of the TTF not being able to achieve consensus on Coral's proposal. The Board further notes that the TTF Procedures set out that in the case of an opposed resolution, any party has the right to seek adjudication by the Board.

The Board notes that when an issue is brought forward for its adjudication, the Board has a responsibility to exercise its authority. In some cases, the Board's final decision on a matter may result in changes or alterations to existing circumstances.

The Board is of the view that Coral acted appropriately by first taking its enhancement proposal to the TTF, then not having achieved consensus, was justified in bringing its proposal as an application to the Board. The Board finds there is no reason to deny the application on the grounds that it would violate a formal settlement or alter a TTF resolution in such a way as to cause irreparable harm.

2.2 Potential Impacts of Coral's Proposal

Throughout the proceeding, parties presented differing views on the impacts, whether beneficial or detrimental, of Coral's proposal on specific shipper groups and on the Mainline as a whole. The following section outlines these views and the evidence used to support the views.

Coral's Position

Coral submitted that the original FT-RAM Pilot, which was intended to encourage long-haul contracts on the Mainline, has been an unmitigated success and has allowed shippers to effectively optimize their long-haul FT contracts while encouraging new long-haul shipping.

Coral noted that in recent years, marketers and producers such as Coral, Nexen, BP, Tenaska and Petro-Canada have become increasingly important in terms of their total share of long-haul capacity on the Mainline. Coral further noted that because these shippers are not captive to the Mainline, FT contract levels and throughput levels (and therefore the level of FT tolls), are now largely a function of how valuable FT service is from the perspective of these shippers.

Coral suggested that the toll reduction which occurred on the Mainline during the initial pilot period was in large part attributable to incremental long-haul contracting during the 2004-2005 contract year. In Coral's view, the ability for long-haul FT shippers to mitigate their potential unutilized demand charges through the FT-RAM Pilot was an important factor for parties, including itself, in their decisions to contract for new long-haul service.

Coral asserted that its proposed modifications to the FT-RAM Pilot preserve the principal intent of the Pilot to encourage long-haul contracts. Through Coral's proposed modifications, the FT-RAM Pilot would be expanded to include short-haul contracts in the situation where a shipper holds both long-haul and short-haul contracts with a common point, arguably holding a continuous long-haul contract in two pieces or segments. Examples would include contracts from Empress to St. Clair or Dawn and then from St. Clair or Dawn to the Central Delivery Area (CDA), or contracts into and out of North Bay Junction (see Figure 1-1).

Coral believes that the proposed modifications would encourage new long-haul contracts to points on the Mainline system from which existing and new short-haul contracts originate. Coral further submitted that the inclusion of the proposed modifications in the extended FT-RAM Pilot would allow the market to evaluate the long-term benefits of a more comprehensive risk alleviation mechanism and would encourage new long-haul contracts as well as renewal of existing contracts.

Coral stated that it was not aware of any negative impacts on individual shippers, or on the Mainline system as a whole, from the proposed modifications to the FT-RAM Pilot. In Coral's view, the proposed modifications would spur on incremental long-haul contracts, which in turn would contribute to a continued downward pressure on Mainline tolls.

Positions of Other Parties

Enbridge Gas Distribution Inc.

Enbridge observed that RAM credits provide shippers that operate at less than 100% load factor the opportunity to mitigate unabsorbed demand charges without incurring the additional cost of storage. In contrast, Enbridge stated that it must incur the additional costs of storage and short-haul transportation in order to operate its portfolio of upstream transportation capacity at nearly 100% load factor. Because of its requirement to operate at a high load factor, Enbridge

asserted that it has very little opportunity to derive a benefit from the opportunity to earn FT-RAM credits on long-haul transportation.

Enbridge submitted that in the absence of RAM credits, any capacity left unutilized by shippers would be offered by TransCanada as discretionary services, and the revenues from discretionary services would be credited against the cost of service to provide a benefit to all shippers. In Enbridge's view, it is not clear if the FT-RAM service provides additional benefits to the entire TransCanada system or results in a transfer of existing benefits from all shippers to those that can utilize RAM credits. As the sponsor of the language of the last paragraph of TTF Resolution 20.2005 that conditions the extension of the FT-RAM Pilot on TransCanada collecting further data and performing "further analysis on the impacts of the pilot on all mainline shippers", Enbridge is of the belief this analysis should be completed prior to making any modification to the FT-RAM Pilot.

The Industrial Gas Users Association

IGUA's analysis of changes in Mainline throughput from 2004 to 2005 led it to the conclusion that the vast majority of incremental volumes were shipped via short-term firm transportation (STFT) and IT, as opposed to FT. In IGUA's view, these results suggest that the availability of the FT-RAM Pilot had little impact on shipper contracting decisions for the 2004/2005 contract year. For the winter of 2006, IGUA noted that TransCanada was able to sell virtually all remaining spare capacity downstream of station 41 (see Figure 1-1), but was unable to determine which contracts were renewals versus new incremental contracts.

IGUA submitted that the extent to which the increases in FT volumes can be attributed to the implementation of the FT-RAM Pilot on 1 November 2004 is unknown and could be determined only if every shipper with a firm contract that started on 1 November 2004 were to be surveyed on whether the FT-RAM Pilot had influenced its contracting decision. While the FT-RAM Pilot may have been a factor influencing shipper contracting behaviour, IGUA is of the view that there were probably a number of factors which influenced shipper contracting practices for the 2004-2005 contract year. These include:

- The reduction in the Mainline's tolls in 2005, making contracting on TransCanada an economic choice compared to alternatives;
- Growth in the Eastern Canadian and Eastern U.S. markets;
- The tightening supply of capacity available for interruptible and short-term firm transportation service, making reliance on those services much riskier than several years ago;
- The likely increased cost of biddable IT service in circumstances where the pipeline is effectively full; and,
- The introduction of FT-RAM on 1 November 2004.

IGUA suggested that the impact of the FT-RAM Pilot on shipper contracting decisions is not fully known, and will not be known, until information on the contracting results for the 2005-2006 season is taken into account. Accordingly, IGUA is of the view that it would be improper to consider modifying the FT-RAM provisions before TransCanada has completed and

presented its review of the FT-RAM Pilot after April 2006. Further, IGUA submitted that it would be inappropriate for the Board to assume that the existing FT-RAM mechanism would be extended past 31 October 2006. IGUA cautioned the Board against making any decisions which would prejudge the TTF's future consideration of this matter after it has received the impact study.

IGUA noted that TransCanada's 2005 forecast for FT-RAM credits was $140 million. IGUA submitted that had that sum not been credited to the users of FT-RAM service, and assuming the same gas flows had occurred (which IGUA acknowledges may not be what would have otherwise been the case), the $140 million would have accumulated in TransCanada's Miscellaneous Revenue Deferral Account as a credit against the 2006 tolls. It is IGUA's belief that this amount has been foregone for the benefit of the whole TransCanada shipper community.

IGUA recognized that the FT-RAM credit program is available to all Mainline shippers, but suggested that only some of these shippers are able to utilize FT-RAM credits. Shippers such as large volume end-users and eastern Canadian local distribution companies tend to use all, or virtually all, of their FT contract demand, thereby not generating unutilized demand charges that could be applied as FT-RAM credits against IT volumes.

While certain shippers who tend to operate at close to 100% load factor are less likely to utilize FT-RAM credits, IGUA noted that the mechanism is at least available to them. In contrast, IGUA's analysis of current FT contracts suggested that Coral's proposal likely would only benefit one group of Mainline shippers – the producer-marketers – which include Canadian Natural Resources Limited, Coral Energy, EnCana Corporation, Husky Energy and Nexen. IGUA submitted that approving the proposed FT-RAM modifications would constitute a transfer of discretionary revenue credits to the benefit of only five shippers instead of accumulating in TransCanada's Miscellaneous Revenue Deferral Account to the benefit of all Mainline shippers.

IGUA also submitted that Coral's application is a proposal to modify a measure which is interim, and that the Board should not be contemplating modifications to a proposal scheduled to expire shortly, or before it has been approved for extension. In considering the limited window of time within which Coral's proposal could run (e.g., 1 April 2006 to 31 October 2006), and assuming that the FT-RAM mechanism will not extend past 31 October 2006, IGUA was of the view that Coral's proposal can have no impact on FT long-haul contracting. IGUA further noted that the promotion of FT long-haul contracts was the underlying rationale for the mechanism in the first place.

IGUA also noted that Coral's proposal appears to involve segmentation, an issue yet to be adequately resolved among TransCanada's stakeholders.

Union Gas Limited

Union submitted that the FT-RAM Pilot was an initiative designed to optimize the use of the Mainline during a period of significant and sustained Mainline decontracting.

Union noted that the market situation today is much different from the situation which existed when FT-RAM was initiated. TransCanada's Mainline is no longer underutilized and is experiencing significant demand for long-haul and short-haul transportation to the eastern market

areas. Union is of the view that it would be premature to now modify or enhance the Pilot because the goal it was designed to accomplish has already been obtained by market forces.

Union submitted that the primary reason for long-haul re-contracting on the Mainline was a change in market fundamentals. Union asserted that the current market trend is to value TransCanada's long-haul transportation to Dawn above the regulated cost of transportation inclusive of fuel charges. Union noted that a number of long-haul contracts to Dawn (commencing 1 November 2005) are for terms longer than one year, suggesting that these shippers are willing to accept the risk of holding such contracts even if FT-RAM is not extended past 31 October 2006. Union further noted that short-haul transportation away from Dawn is now fully subscribed, indicating that shippers are willing to accept the risk of unabsorbed demand charges on short-haul contracts despite the absence of the FT-RAM enhancements being sought by Coral.

With this in mind, Union submitted that the FT-RAM Pilot probably played only a minor role, if any, in shippers' decisions to contract long-haul transportation. Union is of the view that when market dynamics are robust, there is little risk associated with holding transportation contracts given the positive market value of the contractual asset itself. In support of its position, Union noted Coral's acknowledgement that a causal link between FT-RAM and re-contracting cannot be made and that several factors may play a role in contracting decisions. Union also noted TransCanada's acknowledgement that there are many factors which affect contracting behaviour.

While highlighting that market conditions have changed from the date when the decision was made to implement the FT-RAM Pilot, Union is nonetheless willing to see the Pilot through to completion to determine what true benefits it has provided to the entire TransCanada system. With respect to Coral's proposal, however, Union is of the belief that no enhancements to the Pilot are required at the present time to increase utilization, given that the Mainline is operating at close to capacity. Union further submitted that any analysis of the benefits and costs of the FT-RAM Pilot should not be distorted by the introduction of new program parameters part way through the Pilot.

Union submitted that Coral's proposed enhancements represent a piecemeal attempt to introduce limited concepts of segmentation to the Mainline. Union noted that segmentation is not permitted under TransCanada's tariff and cautioned against the implementation of selective and limited aspects of segmentation without a full and thorough examination of the implications on the Mainline.

Union noted that TransCanada collects revenues from the sale of IT on its system and that these revenues accrue to the benefit of all FT shippers. It is Union's belief, however, that Coral's enhancements would be counterproductive because they would decrease the opportunity for the system to realize discretionary revenues through the resale of IT. Instead, Coral's proposal would provide only a few select shippers with use of capacity which otherwise might be available to generate discretionary revenues from IT shippers.

Union argued against Coral's assertion that without FT-RAM (whether the original program or Coral's modification), IT volumes would be significantly less. In light of the significant changes in market conditions, Union submitted that it is more likely that available IT space would

continue to be contracted because market economics and price signals clearly value the transportation capacity above the regulated cost of service. Furthermore, given the currently high levels of utilization on the Mainline, Union finds it difficult to see how enhancing the FT-RAM Pilot would induce additional long-haul contracting to the benefit of all shippers.

Gaz Métro

Gaz Métro submitted that the recent contracting of new capacity on the Mainline is not the result of the FT-RAM Pilot, but the result of strong growth in demand in Eastern Canada and in the U.S. market. Gaz Métro noted that the existing FT-RAM mechanism seems to be of particular interest to marketers, noting that nearly three-quarters of the new volumes contracted since October 2004 are held by Nexen, BP and Coral.

Gaz Métro suggested that FT-RAM might be contributing to increased volatility of fuel gas ratios on the Mainline since November 2004. In Gaz Métro's opinion, the potential repercussions of this should be assessed in TransCanada's upcoming report on FT-RAM.

Gaz Métro noted that it uses all of its FT capacity and thus cannot benefit from credits from the current FT-RAM program nor the extension as proposed by Coral. Gaz Métro is concerned that it will have to pay for a tariff amendment that benefits only a small number of users, but is financially supported by all toll payers, and in particular, by distribution companies.

Gaz Métro suggested that its position might be different if Coral's proposal was extended to include Storage Transportation Service (STS). Gaz Métro submitted that STS is highly utilized by distribution companies to balance their franchises and provides a benefit to almost all Mainline shippers by optimizing system use. If FT-RAM was expanded to include STS, distributors could mitigate unutilized demand charges resulting from partial use of STS contracts by obtaining credits applicable to IT. Gaz Métro noted that STS meets the criteria of Coral's proposal, in that STS is a short-haul service tied to a long-haul FT service.

Finally, Gaz Métro submitted that because the FT-RAM program is relatively recent, it would be preferable to wait for TransCanada's next report to determine the Pilot's actual impact, including any impacts on fuel gas ratios, prior to expanding the program to include short-haul FT contracts. In the interim, Gaz Métro suggested that parties could discuss the possibility of expanding the service to include STS, which would create a more uniform and more equitable service that meets the needs of a greater number of users.

TransCanada PipeLines Limited

At the outset of its argument, TransCanada stated that it was not advocating any particular result; however, as the owner and operator of the Mainline, TransCanada is very interested in any suggestions for changes to its tariff.

TransCanada noted that the Board's mandate in this proceeding is to make a decision with respect to Coral's proposal, and not with respect to the issues of FT-RAM or STS. TransCanada also clarified that it will file a summary of its next TTF Review of the FT-RAM Pilot sometime after April 2006.

TransCanada submitted that Coral's proposal is conceptually consistent with the FT-RAM Pilot, thus, there is at least conceptual merit to the suggestion that the modifications are justified.

While understanding the differing positions of several Mainline stakeholders, TransCanada found the elevated emotions in this case to be somewhat surprising, in the context of a pilot program that is temporary and nearing completion, and in the context of financial ramifications which appear to be minimal in the overall scheme of gas, markets and transportation.

The Canadian Association of Petroleum Producers

The Canadian Association of Petroleum Producers (CAPP) asserted that firm service demand charges of one-year or greater are a significant commitment for any shipper. CAPP further submitted that any enhancement, tool or attribute of FT service that allows a shipper to mitigate unutilized demand charges is positive by reducing the risk associated with holding FT capacity and furthers the objective of encouraging FT contracting on TransCanada.

Letters of Comment

The Board received letters of comment from Nexen, Petro-Canada Oil and Gas (Petro-Canada) and Tenaska Marketing Canada (Tenaska) with respect to Coral's application. By their nature, letters of comment cannot be tested; accordingly, they may not be granted the same weight as tested evidence in informing the Board's decision. Summaries of the letters of comment follow.

Nexen stated that it is one of the largest shippers on the TransCanada Mainline, with its firm service contracts accounting for almost 14% of the total contracted capacity on the Mainline. Nexen submitted that firm service demand charges of one year or greater are a large commitment for any shipper and that any enhancement or tool that allows a shipper to mitigate unutilized demand charges is positive.

Nexen noted that it had anticipated Coral's proposed modification to FT-RAM coming into effect in 2005-2006 when it decided to take firm service from Empress to Union SWDA for 249,321 GJ/d, a quantity which roughly matches the short haul service of 254,758 GJ/d already held by Nexen. While the anticipated modification to FT-RAM was not the only reason for Nexen making this business decision, Nexen submitted that it certainly added to the justification for entering into a firm transportation commitment.

Petro-Canada described itself as a shipper on the Mainline and a large industrial consumer of natural gas at its refining facilities in the Eastern Zone. Petro-Canada sees a growing need for transportation services that add variety and flexibility on the Mainline to meet changing supply and demand conditions in the Eastern Zone. Petro-Canada is of the belief that approval of Coral's application would further encourage firm transportation contracting, both long-haul and short-haul, and provide shippers with another mechanism to manage transportation cost risk while remaining flexible to meet the demand of end-use markets.

Tenaska stated that it holds firm capacity on the Mainline and has a direct interest in Coral's application. Tenaska submitted that FT-RAM is an important factor in the decision process to contract for new FT capacity and/or renew existing FT contracts. In its view, the proposed

modifications to the existing FT-RAM Pilot should encourage additional FT contracting and/or renewal of existing long-haul and short-haul FT contracts.

Coral's Response to the Positions of Other Parties and the Letters of Comment

With respect to assertions that Coral's proposal should be rejected because it benefits only a subset of Mainline shippers, Coral pointed out that there is no rule or principle that proposed changes to TransCanada's tariff must be demonstrated to benefit all shippers, or any threshold number of shippers. In support of its position, Coral referred to page 17 of the Board's RH-1-2001 Reasons for Decision (see Appendix I) where the Board stated it would be unreasonable and impractical to require a pipeline to offer only those services that could be utilized by all shippers to the same extent.

In response to suggestions that FT-RAM had little impact on recent increases in FT Mainline contracting, Coral reemphasized that the FT-RAM mechanism was a significant factor in its decision to contract for nearly 300,000 GJ/day of FT long-haul capacity on the Mainline. For further support, Coral pointed to Nexen's submission that it had signed up for over 750,000 GJ/day of FT capacity and that the FT-RAM mechanism had factored into its decision to do so. Coral also noted that the shippers who support its application were responsible for over 75% of all new FT capacity contracted between November 2004 and December 2005. While acknowledging that a number of factors likely have contributed to the high level of contracting currently enjoyed by the Mainline, Coral was steadfast in its belief that the FT-RAM mechanism was a significant contributor to this outcome.

With respect to Union's argument that changed market fundamentals were the primary driver behind increased contracting on the Mainline, Coral discounted the historical monthly values upon which this hypothesis was based as not actually supporting Union's position. Furthermore, Coral argued that these numbers are not meaningful because historical numbers are of limited interest to shippers considering new FT transportation.

Coral responded to concerns that the existing FT-RAM Pilot results in a transfer of existing benefits from all shippers to those that can utilize RAM credits, particularly with respect to the reduced potential for miscellaneous discretionary revenues derived from the sale of IT.

With respect to IGUA's submission that the system has given up $140 million due to the payout of FT-RAM credits, Coral submitted that there is in fact no loss of revenue. Coral explained that if the FT-RAM crediting mechanism were not available, shippers would never have taken the $140 million worth of FT-RAM-related IT service, so there is no foregone revenue as a result of the FT-RAM program.

Coral also responded to Enbridge's suggestion that in the absence of shipper flexibility measures, such as FT-RAM and diversions, capacity held and paid for by shippers who are unable to use 100% of their entitlements can be sold again by TransCanada as discretionary services such as IT and STFT. Revenues from these discretionary service sales would then be used to reduce the cost of service and provide a benefit to all shippers. Coral explained that in the absence of FT-RAM, this type of scenario would not endure because the high cost of unutilized capacity would induce shippers to reduce their entitlements to the point where they operated at essentially

a 100% load factor. In support of this, Coral pointed to the period between 2001 and October 2004 when no FT-RAM was in place. During this timeframe, unutilized capacity was negligible, so there was in fact no unutilized FT capacity for TransCanada to resell for the benefit of all shippers. Coral submitted that rather than robbing shippers of IT and STFT revenues derived from resale of unutilized FT capacity, which were never really available, the increased shipper flexibility provided by FT-RAM has made it economically attractive for new shippers to contract for capacity that was formerly not justifiable.

In response to concerns about modifying the FT-RAM mechanism prior to the completion of the ongoing pilot, Coral asserted that there is no basis for suggesting that the proposed modifications would interfere with or compromise the ongoing evaluation process. From an evaluation perspective, Coral submitted that the only change that would result from approval of the proposed modifications is that a new and distinct set of measurements and data would be made available relating to the new FT contracts that would be included in the program.

Coral further submitted that the volumes and volume-distance units associated with these additional contracts likely would be small, and the level of FT-RAM activity in relation to them may be minor relative to the activity under the Pilot as a whole. Coral maintained that whatever information is ultimately gathered concerning the operation of the mechanism in relation to those additional contracts would be distinct from, and would not affect in any way, the information that would continue to be gathered concerning the operation of the mechanism as it relates to the contracts included in the existing pilot. In Coral's view, the only result of enlarging slightly the class of "FT-RAM eligible" FT contracts would be to generate more and better information on the effects of the underlying mechanism on shipper behavior.

Assuming no flows on eligible contracts for the period 1 April 2006 to 31 October 2006, Coral calculated that the maximum additional FT-RAM credits under its proposal would be in the order of $9.8 million. Coral submitted that a more realistic estimate would assume some flow of gas. As a proxy for this gas flow, Coral examined the first seven months of the Pilot, where the unutilized long-haul FT averaged approximately 11%. If a similar level of unutilized FT is realized for the short-haul component of segmented long-haul contracts for the period 1 April 2006 to 31 October 2006, Coral submitted that a more realistic expected value of the FT-RAM credits would be approximately $1 million. By comparison, Coral suggested that the forecast credits for the entire system would be in the order of $150 million for the 2005-2006 period. Coral later emphasized that while the amount of available credits under the proposal are small, the overall economic benefits are significant for shippers who would take advantage of the mechanism.

Coral responded to suggestions that its proposal could have little to no effect within the projected timeframe because the FT capacity out of Dawn is fully subscribed. Coral noted that there is or will be available capacity downstream of North Bay Junction, and that the proposed modifications would make segmented contracts through that point much more attractive than they are now. Coral further pointed out that current holders of FT contracts into and out of Dawn and St. Clair will face renewal decisions within a few months, and the approval or non-approval of the modification may be a factor in their renewal decisions.

Coral attempted to respond to what it perceived as confusion around its use of the word "segmented" and the concept of "segmentation". In its application, Coral used the term "segmented contracts" to refer to transportation arrangements involving two separate contractual transportation legs through a common intermediate point. Coral submitted that these types of arrangements only recently became part of the contracting landscape on the Mainline with the approval of the Southwest Zone and the North Bay Junction point. Coral further submitted that both the Southwest Zone and North Bay Junction were designed to be intermediate points on the system that would offer various advantages to shippers and make TransCanada more competitive.

Coral argued that there is another way in which the term "segmentation" is sometimes used in the U.S., and suggested that perhaps it is this interpretation which is causing concern for certain parties. Coral went on to explain that in the U.S., segmentation involves shippers with long-haul contracts being entitled to operate those contracts in segments or chunks by nominating partial path movements. Coral maintained that this concept has nothing to do with the kind of segmented contracts envisioned in its application.

In response to Gaz Métro's concern that the FT-RAM may be having a negative impact on the system by making fuel ratios more volatile, Coral submitted that fuel consumption is a function of physical flows on the system that is unrelated to contracts or service.

Finally, Coral addressed a sentiment held by some parties that unless it can conclusively show that FT-RAM has made them better off by inducing new FT contracts to reduce their tolls, its proposal has to be rejected. In Coral's view, the proper test is not whether every shipper will be better off with the modification, but whether in aggregate or on average shippers are better off. Coral believes that its proposal will clearly benefit at least some of the shippers, and has a reasonable chance of benefiting everybody by attracting new FT service to the system. Coral also asserted that its proposal would not adversely affect the pipeline nor would it result in unjust discrimination.

Views of the Board

The Board acknowledges that since the introduction of the FT-RAM Pilot on 1 November 2004, FT contracting levels on the Mainline have improved to the degree where some segments of the system are now fully contracted. While Coral asserts that the FT-RAM Pilot has had a significant effect on the increased contracting levels, evidence supporting this hypothesis remains inconclusive. Nonetheless, the Board acknowledges the submissions of both Nexen and Coral that the existing FT-RAM Pilot and the proposed modifications factored into their recent decisions to contract FT capacity on the Mainline. Ultimately, the Board is of the view that a number of factors, including FT-RAM, have the potential to contribute to changes in FT contracting on the Mainline.

The Board supports the goal of the original Pilot to motivate the retention and new contracting of FT, and is of the view that the proposed enhancement is conceptually consistent with that goal. The Board

recognizes that due to the current high levels of system utilization, there is limited opportunity for additional contracting during the term of the Pilot. However, if the proposed enhancement were to result in any incremental contracting on the system, this could benefit all system users through lower tolls.

The Board acknowledges the submissions of certain parties that only a subset of the shipper population, notably the producer-marketers, are currently positioned to utilize FT-RAM credits under Coral's proposal. The Board notes that this same subset of the shipper population also has an increasingly significant ability to impact Mainline revenues, yet by the nature of their business, are not captive to the Mainline.

If service on the Mainline is not viewed as an economically favorable option, producer-marketers will readily seek alternatives. The Board is of the view that in order to keep the Mainline competitive and attractive to this important segment of the shipper population, it may be necessary to make certain service and system changes of the type being proposed by Coral. The Board is also of the view that FT-RAM and Coral's proposed enhancement reduce the risk of contracting FT, thereby making FT more attractive. Ultimately, the greater the Mainline's ability to retain and attract shippers, the greater the benefit to the entire system through increased contracting and lower tolls.

In considering whether it is necessary for Coral's proposal to benefit all system users, the Board refers to page 17 of its RH-1-2001 Decision (see Appendix I) wherein it discusses proposed new service enhancements. As in that case, the Board recognizes that certain FT shippers may be in a better position than others to make use of the provisions contained within Coral's proposal. The Board notes that the varying ability of shippers to utilize a service offering is not unique to the proposed modifications, as exemplified by the differing abilities of shippers to make use of diversions on the Mainline. In addition, shippers make contracting decisions which are favorable to them and seek alternatives if the economic outcomes are unfavorable. The Board reiterates that with a complex, modern pipeline system and tariff, it would be unreasonable and impractical to require a pipeline to offer only those services that could be used by all shippers to the same extent. The Board is of the view that Coral's proposed enhancement to the FT-RAM Pilot is not discriminatory because it is available to all FT shippers who commit to or already hold eligible long-haul and short-haul contracts.

While acknowledging that some potential may exist for reduced miscellaneous discretionary revenue, the Board was not presented with compelling evidence that Coral's proposal would result in significant negative impacts on any individual shipper or on the system as a whole. The Board is of the view that the magnitude of any potential negative

impact is likely small, due to the small number of eligible contracts and the limited timeframe within which the Pilot still has to run. The Board notes that the projected credits for the contracts affected by Coral's proposal are estimated to total approximately $1 million for the duration of the Pilot. Due to the current high level of contracted capacity on the system and the strong market fundamentals, the Board also views the potential for current shippers to release capacity for IT resale (and credit the system with discretionary revenues) to be limited.

The Board is sympathetic to the views of those parties who submitted that the Pilot should be allowed to run its course, and that no modifications should be made until after the results of the next impact review have been prepared and analyzed. Further, despite Coral's assertions to the contrary, the Board remains concerned with the potential for Coral's proposal to contaminate the results or the impact assessment of the ongoing FT-RAM Pilot. In the Board's view, however, because the total amount of credits is expected to be small, implementation of Coral's proposal is unlikely to appreciably change the results of the original Pilot. Finally, the Board recognizes that integrating Coral's proposal into the ongoing pilot now would allow the enhancement to be assessed in tandem with the existing pilot when parties consider whether to extend FT-RAM on a permanent basis.

The Board acknowledges Gaz Métro's submission that FT-RAM should be applied to STS, but reiterates the Board's decision at the outset of this proceeding to not consider at this time any proposals other than the one put forward by Coral in its application. That being said, the Board encourages parties to continue to explore with the TTF options such as the one contained within Coral's proposal or the extension to STS contemplated by Gaz Métro. Should resolution not be possible through collaboration at the TTF, the Board reminds parties that it remains prepared to consider any applications brought forward for adjudication.

The Board notes that despite the inextricable linkage between the existing FT-RAM Pilot and Coral's proposal, the Board is not making any decisions at this time on the merits of FT-RAM. The Board's views and decision in this matter are strictly confined to the period from the release of this decision to 31 October 2006.

The Board understands that TransCanada will present another impact review for the FT-RAM Pilot after April 2006. That review will ultimately inform parties in their decision on whether to make FT-RAM permanent. The Board expects that the decision on the future of FT-RAM will be taken by the TTF; however, should the TTF be unable to resolve this issue and a party or parties bring(s) it forward to the Board for resolution, the Board will expect to see clear evidence as to the degree to which FT-RAM has directly affected FT contracting. The Board notes

that the two reports provided to date have not directly addressed the extent to which the Pilot is achieving its primary goal of encouraging FT retention and contracting on the Mainline.

Decision:

The Board approves Coral's proposed modification to the FT-RAM Pilot, as described in Coral's 30 September 2005 application.

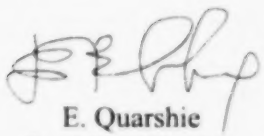
The proposed modification will become effective 1 April 2006 and terminate on 31 October 2006.

TransCanada is directed to modify its Mainline Transportation Tariff to reflect this decision, then file the amended Tariff for the Board's approval.

Chapter 3

Disposition

The foregoing chapters together with Order TG-1-2006 constitute our Reasons for Decision with respect to Coral's application for modification to the existing FT-RAM Pilot heard by the Board in the RHW-2-2005 proceeding.



E. Quarshie
Presiding Member

J.S. Bulger
Member

C.L. Dybwad
Member

Calgary, Alberta
February 2006

Appendix I

Excerpt from page 17 of the Board's RH-1-2001 Reasons for Decision

Views of the Board

TransCanada currently operates its pipeline transmission business in a North American environment that has evolved to include greater competition. The continuing viability of Canadian pipelines during this evolutionary time is a matter of great interest to the Board. In this context, it is important, if older pipeline systems are to remain viable, that they have the opportunity and take action to retain their firm shippers and optimize utilization of their pipeline systems.

In this instance, the Board agrees with TransCanada that the proposed new services should give additional value to FT contracts and provide customers with increased flexibility of operation. In addition, the Board notes the benefits stemming from the cost-effective nature and timely implementation anticipated for these proposed service enhancements.

While the Board recognizes that certain FT shippers may be in a better position than others to make maximum use of the FT Make-Up and AOS Credits, the Board is satisfied that all FT shippers will have an opportunity to access these credits, either directly or through creative management of their gas portfolios. Furthermore, the varying ability of shippers to utilize a service offered in a pipeline's tariff is not unique to these new services. For example, while diversions are available to all FT shippers (as a means to facilitate the full benefit of their FT capacity), many shippers neither require nor use this feature. With a complex, modern pipeline system and tariff, it would be unreasonable and impractical to require a pipeline to offer only those services that could be utilized by all shippers to the same extent. Accordingly, the Board is of the view that the proposed service enhancements are not unduly discriminatory.

The Board notes the trial nature of these credit mechanisms and expects that TransCanada, together with its shippers, will assess the merits of continuing or amending these new service enhancements in the longer term.

Appendix II

Toll Order TG-1-2006

ORDER TG-1-2006

IN THE MATTER OF the *National Energy Board Act* (Act) and the regulations made thereunder; and

IN THE MATTER OF an application filed by Coral Energy Canada Inc. (Coral) pursuant to Part IV of the Act for an Order to approve certain modifications to the FT-RAM Pilot for the TransCanada PipeLines Limited (TransCanada) Mainline

IN THE MATTER OF Hearing Order RHW-2-2005.

BEFORE the Board on 10 February 2006.

WHEREAS Coral filed an application dated 30 September 2005, pursuant to section 59 of the Act, for an Order to approve certain modifications to the FT-RAM Pilot for the TransCanada Mainline;

AND WHEREAS on 8 November 2005, the Board issued Hearing Order RHW-2-2005 establishing a written hearing process with oral argument;

AND WHEREAS the Board received and considered evidence from Coral, Enbridge Gas Distribution Inc. (Enbridge) and the Industrial Gas Users Association (IGUA), as well as a number of information requests and letters of comment from interested parties;

AND WHEREAS the Board also considered the written or oral arguments of Coral, TransCanada, Enbridge, IGUA, the Canadian Association of Petroleum Producers; Union Gas Limited; and Société en Commandite Gaz Métro;

AND WHEREAS the Board is satisfied that the modifications to the FT-RAM Pilot proposed by Coral may serve as a positive enhancement to the existing FT-RAM Pilot;

THEREFORE, IT IS ORDERED, pursuant to Part IV of the Act that:

1. Coral's application to modify the terms of the existing FT-RAM Pilot is approved.

2. The modifications to the FT-RAM Pilot, as approved by this Order, shall terminate the same date that the existing FT-RAM Pilot was scheduled to terminate, that being 31 October 2006.

3. TransCanada shall make all tariff changes necessary to implement the decision in the Board's RHW-2-2005 Reasons for Decision, and, at least 14 days prior to the implementation of the proposed modifications, file with the Board and serve on all TransCanada's shippers and members of its Toll and Tariff Task Force, revised tariff provisions conforming with the Board's RHW-2-2005 Reasons for Decision.

4. Unless the Board otherwise directs, this Order shall expire on 31 October 2006.

NATIONAL ENERGY BOARD

Michel L. Mantha
Secretary

Office national de l'énergie | National Energy Board

Motifs de décision

Coral Energy Canada Inc.

RHW-2-2005

Février 2006

Modifications au projet d'essai de MAR-SG

Canada

Office national de l'énergie

Motifs de décision

Relativement à

Coral Energy Canada Inc.

Demande d'approbation de modifications au projet d'essai de mécanisme d'atténuation du risque pour le service de transport garanti (MAR-SG) sur le réseau principal de TransCanada PipeLines Limited

RHW-2-2005

Février 2006

Autorisation de reproduction

Le contenu de cette publication peut être reproduit à des fins personnelles, éducatives et(ou) sans but lucratif, en tout ou en partie et par quelque moyen que ce soit, sans frais et sans autre permission de l'Office national de l'énergie, pourvu qu'une diligence raisonnable soit exercée afin d'assurer l'exactitude de l'information reproduite, que l'Office national de l'énergie soit mentionné comme organisme source et que la reproduction ne soit présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite en collaboration avec l'Office national de l'énergie ou avec son consentement.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire l'information contenue dans cette publication à des fins commerciales, faire parvenir un courriel à : info@neb-one.gc.ca

Permission to Reproduce

Materials may be reproduced for personal, educational and/or non-profit activities, in part or in whole and by any means, without charge or further permission from the National Energy Board, provided that due diligence is exercised in ensuring the accuracy of the information reproduced; that the National Energy Board is identified as the source institution; and that the reproduction is not represented as an official version of the information reproduced, nor as having been made in affiliation with, or with the endorsement of the National Energy Board.

For permission to reproduce the information in this publication for commercial redistribution, please e-mail: info@neb-one.gc.ca

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada 2006
représentée par l'Office national de l'énergie

©Her Majesty the Queen in Right of Canada 2006 as represented by the National Energy Board

N° de cat. NE22-1/2006-1F
ISBN 0-662-71042-8

Cat No. NE22-1/2006-1E
ISBN 0-662-42512-X

Ce rapport est publié séparément dans les deux langues officielles.

This report is published separately in both official languages.

Demandes d'exemplaires :
Bureau des publications
Office national de l'énergie
444, Septième Avenue S.-O.
Calgary (Alberta) T2P 0X8
Courrier électronique : publications@neb-one.gc.ca
Télécopieur : (403) 292-5576
Téléphone : (403) 299-3562
1-800-899-1265

Copies are available on request from:
The Publications Office
National Energy Board
444 Seventh Avenue S.W.
Calgary, Alberta, T2P 0X8
E-Mail: publications@neb-one.gc.ca
Fax: (403) 292-5576
Phone: (403) 299-3562
1-800-899-1265

Des exemplaires sont également disponibles à la bibliothèque de l'Office
(rez-de-chaussée)

For pick-up at the NEB office:
Library
Ground Floor

Imprimé au Canada

Printed in Canada

Table des matières

Liste des figures i
Liste des annexes i
Sigles et abréviations ii
Exposé et comparutions iv
Glossaire v

1. Introduction 1
1.1 Contexte 1
1.2 Aperçu de la demande et de l'instance 4
1.3 Liste des questions 4

2. Proposition de Coral 6
2.1 Question préjudicielle 6
2.2 Incidence possible de la proposition de Coral 8

3. Dispositif 23

Liste des figures

1-1 Exemples de contrats de SG admissibles à des crédits de MAR-SG sur le réseau principal de TransCanada 2

Liste des annexes

I. Extrait tiré de la page 18 des Motifs de décision RH-1-2001 de l'Office 24
II. Ordonnance sur les droits TG-1-2006 25

Sigles et abréviations

ACIG	Association des consommateurs industriels de gaz
ACPP	Association canadienne des producteurs pétroliers
BP	British Petroleum Canada Energy Company
Coral	Coral Energy Canada Inc.
crédit de rattrapage de SG	crédit de rattrapage de service de transport garanti
DDI	droits liés à la demande inutilisés ou non absorbés
É.-U.	États-Unis d'Amérique
Enbridge	Enbridge Gas Distribution Inc.
Gaz Métro	Société en commandite Gaz Métro
GJ/j	gigajoules par jour
GLGT	réseau Great Lakes Gas Transmission
GTD	Groupe de travail sur les droits
Lignes directrices relatives aux règlements négociés	Lignes directrices révisées de l'Office relatives aux règlements négociés pour le transport, les droits et les tarifs, datées du 12 juin 2002
Loi	*Loi sur l'Office national de l'énergie*
MAR-SG	mécanisme d'atténuation du risque pour le service de transport garanti
Nexen	Nexen Marketing
Office ou ONÉ	Office national de l'énergie
Petro-Canada	Petro-Canada Oil and Gas
réseau principal	réseau principal de transport de gaz naturel de TransCanada
SG	service garanti
STS	service de transport assorti de stockage
Tenaska	Tenaska Marketing Canada
TGCT	transport garanti à court terme
TI	transport interruptible

TQM	Gazoduc Trans Québec & Maritimes Inc.
TransCanada	TransCanada PipeLines Limited
Union	Union Gas Limited
ZLC	zone de livraison du Centre
ZLSO	zone de livraison du Sud-Ouest

Exposé et comparutions

RELATIVEMENT À la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (Loi) et à ses règlements d'application;

PAR SUITE D'une demande déposée par Coral Energy Canada Inc. (Coral), en vertu de l'article 59 de la Loi, pour obtenir une ordonnance visant à approuver des modifications au projet d'essai de MAR-SG sur le réseau principal de TransCanada PipeLines Limited (TransCanada);

CONFORMÉMENT À l'ordonnance d'audience RHW-2-2005.

Entendue à Calgary (Alberta), le 16 janvier 2006.

DEVANT :

E. Quarshie	Membre présidant l'audience
J.S. Bulger	Membre
C.L. Dybwad	Membre

Comparutions	**Société ou organisme**
M.P. Stauft	Coral Energy Canada Inc.
C.K. Yates, c.r.	TransCanada PipeLines Limited
P.C.P. Thompson, c.r.	Association des consommateurs industriels de gaz
B. Roth	Enbridge Gas Distribution Inc.
R.M. Zanin	Office national de l'énergie

Glossaire

coefficient d'utilisation	Rapport entre les besoins moyens au cours d'une période donnée et les besoins maximums connus pour la même période, habituellement calculé pour un an et exprimé sous forme de pourcentage.
compte de report	Pour des fins de réglementation, compte qui sert habituellement à inscrire des produits et des charges jusqu'à ce que l'organisme de réglementation décide des modalités de clôture du compte.
droit	Prix exigé par une société pipelinière pour l'utilisation de ses installations.
droits liés à la demande	Frais mensuels qui couvrent ordinairement les coûts fixes d'une société pipelinière. Les droits liés à la demande sont fondés sur le volume quotidien inscrit au contrat et sont exigibles indépendamment du volume transporté.
droits liés à la demande inutilisés ou non absorbés	Droits liés à la demande associés à des volumes inutilisés, ou non transportés, prévus au contrat d'un expéditeur.
Groupe de travail sur les droits	Groupe de travail mixte de l'industrie, créé par TransCanada, qui regroupe tous les secteurs de l'industrie gazière (producteurs, commercialisateurs, courtiers, sociétés pipelinières) en plus des gouvernements provinciaux, des sociétés de distribution locale et des consommateurs industriels ultimes.
Lignes directrices relatives aux règlements négociés	Lignes directrices révisées de l'Office relatives aux règlements négociés pour le transport, les droits et les tarifs, datées du 12 juin 2002.
MAR-SG	Mesure d'enrichissement du service offerte sur le réseau principal de TransCanada qui permet de créditer au compte mensuel de service de transport interruptible d'un expéditeur les droits liés à la demande relatifs à tous volumes inutilisés prévus aux contrats de service garanti de l'expéditeur.
projet d'essai de MAR-SG	Essai d'une durée limitée du MAR-SG à titre de mesure d'enrichissement du service sur le réseau principal de TransCanada; l'essai devait initialement porter du 1er novembre 2004 au 31 octobre 2005, mais il a été prolongé d'une autre année jusqu'au 31 octobre 2006.

résolution n° 02.2004 du GTD	Résolution non contestée du Groupe de travail sur les droits de TransCanada, datée du 6 mai 2004, à l'appui de la mise en œuvre du projet d'essai de MAR-SG pendant la période du 1er novembre 2004 au 31 octobre 2005.
résolution n° 20.2005 du GTD	Résolution non contestée du Groupe de travail sur les droits de TransCanada, datée du 3 août 2005, à l'appui de la prolongation du projet d'essai de MAR-SG pour la période du 1er novembre 2005 au 31 octobre 2006.
RH-1-2001	Instance de l'ONÉ portant sur la demande de TransCanada visant les droits et le tarif de 2001 et 2002
service de transport assorti de stockage	Service qui permet aux détenteurs de contrats de SG qui possèdent des installations de stockage ou y ont accès en vertu de contrats de mettre leur gaz en entreposage ou d'effectuer des retraits selon la demande saisonnière, tout en maintenant un coefficient d'utilisation élevé.
Tarif	Modalités suivant lesquelles une société pipelinière offre ou fournit des services, y compris les droits, les règles et les règlements, ainsi que les pratiques se rapportant à des services particuliers.
transport à courte distance	Contrat pour lequel le service de transport sur le réseau principal de TransCanada débute ailleurs qu'à Empress ou à un point de réception en Saskatchewan.
transport à grande distance	Contrat de service pour lequel le point de réception primaire sur le réseau principal de TransCanada est situé à Empress (Alberta) ou en Saskatchewan.

Chapitre 1

Introduction

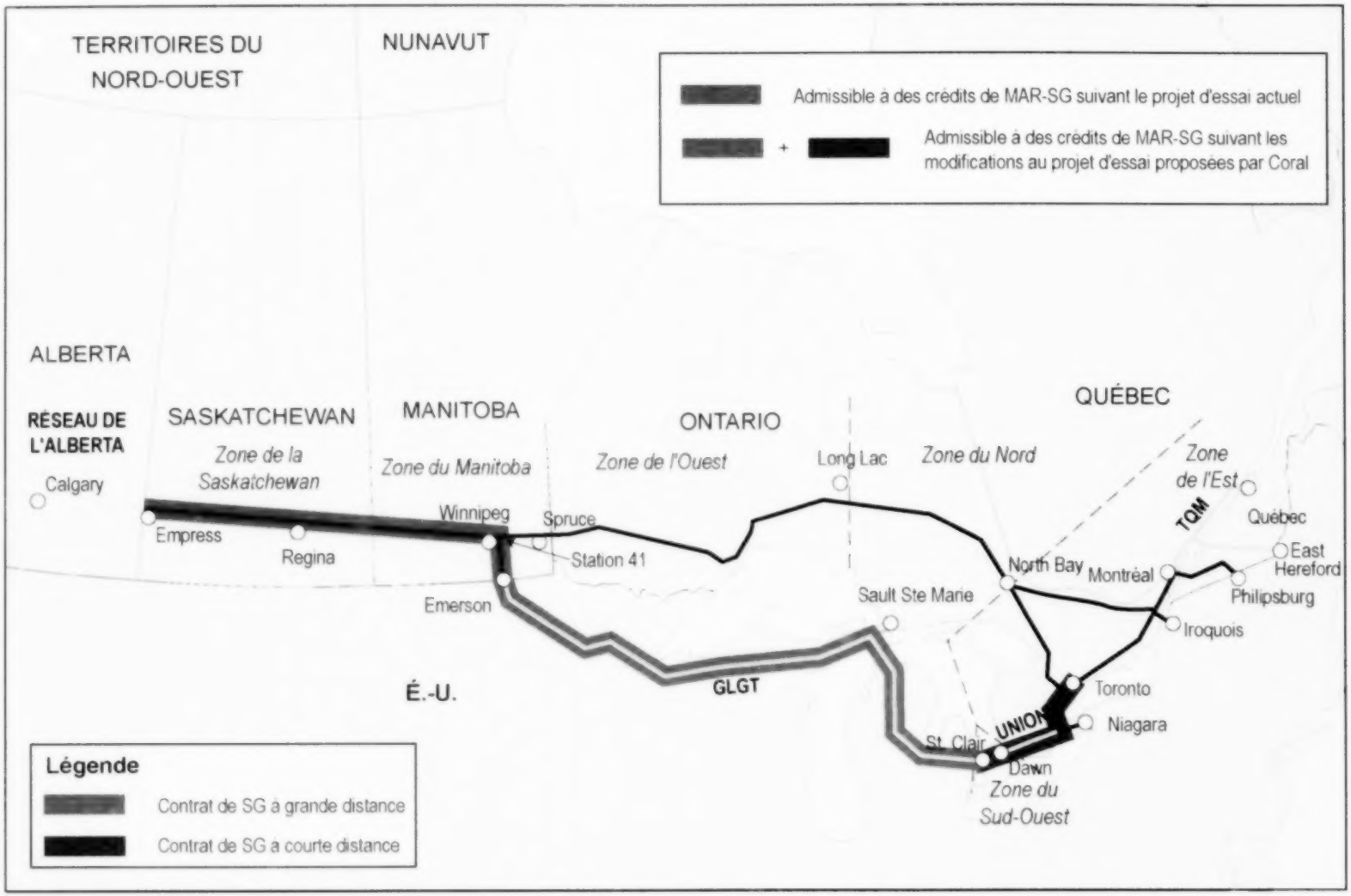
1.1 Contexte

TransCanada PipeLines Limited (TransCanada) est propriétaire-exploitante du réseau principal de transport de gaz naturel TransCanada (réseau principal). Ce réseau de transport de gaz à haute pression s'étend de la frontière de l'Alberta jusque dans la province de Québec, en passant par la Saskatchewan, le Manitoba et l'Ontario, et se raccorde à divers gazoducs canadiens et internationaux en aval. Le réseau principal intégré comprend des droits contractuels de transport de gaz sur le réseau de Great Lakes Gas Transmission Company (GLGT), soit d'Emerson (Manitoba) à St. Clair (Michigan); sur le réseau de Union Gas Limited (Union), de Dawn (Ontario) à Parkway (Ontario) et à Kirkwall (Ontario); et sur le réseau de Gazoduc Trans Québec & Maritimes Inc. (TQM), de Saint-Lazare (Québec) à Saint-Nicolas (Québec) ou East Hereford (Québec). La figure 1-1 illustre le réseau principal intégré.

Coral Energy Canada Inc. (Coral), affiliée de Coral Energy, fait des affaires dans toute l'Amérique du Nord en tant que membre du groupe mondial d'échanges Shell et présente un portefeuille complet de produits et de services énergétiques pour la commercialisation et le commerce de gros du gaz naturel et de l'électricité. Depuis sa création au milieu des années 1990, Coral est devenue un des plus grands commercialisateurs et négociants de gros en Amérique du Nord dans le domaine de l'énergie. Coral compte parmi ses clients des services publics, des sociétés de distribution de gaz, des municipalités, des coopératives d'électricité rurales, des producteurs d'électricité indépendants, des établissements industriels et des clients commerciaux. En raison de son apport à l'ensemble des produits d'exploitation du réseau principal de TransCanada, Coral représente actuellement un des principaux expéditeurs du réseau principal.

Dans le cadre de sa demande visant les droits et le Tarif de 2001 et 2002, qui se fondait sur les modalités du Règlement concernant les prix et le transport sur la canalisation principale, TransCanada avait proposé une nouvelle mesure d'amélioration du service connue sous le nom de *crédits de rattrapage de SG*. Suivant la proposition relative aux crédits de rattrapage de SG, les droits liés à la demande du service garanti (SG) associés à toute portion non utilisée du droit à la capacité de SG d'un expéditeur au cours d'un mois donné étaient portés au crédit de la facture globale de transport interruptible (TI) de cet expéditeur du SG à la fin de chaque mois. Il n'était pas possible de reporter des crédits de rattrapage de SG non utilisés sur des mois subséquents. Dans ses Motifs de décision RH-1-2001, l'Office a donné son aval au mécanisme des crédits de rattrapage de SG.

Figure 1-1
Exemples de contrats de SG admissibles à des crédits de MAR-SG sur le réseau principal de TransCanada



Pendant l'année civile 2002, un bon nombre des expéditeurs s'étaient prévalus du mécanisme des crédits de rattrapage de SG. Par la suite, on a constaté que le mécanisme comportait une faille en ce sens que le prix-plancher du TI, qui correspondait à l'époque à 80 % du droit équivalent du SG, permettait aux parties d'obtenir plus que l'équivalent volume-distance de leur contrat de SG et d'éviter de payer le droit équivalent intégral du SG. Le mécanisme des crédits de rattrapage de SG a été réexaminé et une mesure modifiée d'enrichissement du service, appelée le mécanisme d'atténuation du risque pour le service garanti, ou MAR-SG, a été proposée au Groupe de travail sur les droits (GTD) du réseau principal de TransCanada.

La proposition initiale relative au MAR-SG a été présentée à l'Office en tant que résolution non contestée n° 02.2004 du GTD. L'Office a approuvé sa mise en œuvre, le 15 juillet 2004, dans le cadre d'un projet d'essai d'un an débutant le 1er novembre 2004 et prenant fin le 31 octobre 2005.

Le 3 août 2005, le GTD a adopté la résolution non contestée n° 20.2005, qui prolongeait le projet d'essai de MAR-SG d'une autre année, soit du 1er novembre 2005 au 31 octobre 2006. Dans la demande qu'elle a présentée à l'Office à l'appui de la résolution, TransCanada a déclaré que la prolongation du projet d'essai lui permettrait de collecter plus qu'une année complète de données et de faire une analyse plus approfondie des incidences du projet sur tous les expéditeurs du réseau principal, analyse que le GTD examinerait après avril 2006. Le 6 septembre 2005, l'Office a approuvé la prolongation demandée.

Aux termes du MAR-SG, le compte mensuel de service de TI d'un expéditeur est crédité des droits liés à la demande relatifs à tous volumes inutilisés prévus aux contrats de SG de l'expéditeur. Des crédits sont accordés uniquement dans le cas des contrats de SG à grande distance, soit ceux dont les points de réception primaires se trouvent en Alberta et en Saskatchewan.

Le MAR-SG vise à atténuer le risque de droits liés à la demande inutilisés et à raffermir la confiance des expéditeurs pour ce qui est de souscrire du service garanti à grande distance sur le réseau de TransCanada. La flexibilité envisagée consiste dans l'offre de services parallèles aux mesures d'enrichissement du service prises sur d'autres réseaux pipeliniers, comme l'équilibrage mensuel, la flexibilité du trajet et le recouvrement des droits liés à la demande inutilisés.

Étant donné que l'idée derrière cette mesure d'enrichissement du service était de promouvoir le maintien et la passation de contrats de SG à grande distance, l'application de la mesure a été limitée aux contrats de SG à grande distance pendant la phase d'essai initiale. Il était prévu d'évaluer l'à-propos d'appliquer la mesure au service de transport à courte distance après la fin de la phase d'essai initiale.

On prévoyait que le GTD soumettrait le projet à une première revue en janvier 2005 pour voir s'il y avait lieu d'y apporter des changements. Le GTD allait ensuite examiner le projet une deuxième fois, après juin 2005, pour déterminer s'il convenait de conserver le MAR-SG au-delà d'octobre 2005. Entre autres éléments, ces revues étaient censées porter sur les changements dans les comportements contractuels, les flux de recettes et les questions opérationnelles.

Le 9 décembre 2005, TransCanada a présenté à l'Office des résumés des revues que le GTD avait faites du projet d'essai de MAR-SG en janvier et juin 2005. Dans le cadre de la revue de

janvier 2005, le GTD s'était penché sur l'incidence du projet du point de vue de l'administration des commandes d'expédition, de l'exploitation, de l'utilisation des crédits de MAR-SG, de l'utilisation des contrats de SG à grande distance et des comportements contractuels, par type de recettes. L'information disponible au moment de la revue de janvier 2005 n'avait mis en lumière aucun problème inhérent à l'essai ni motif justifiant des ajustements, si bien qu'aucun changement n'a été proposé ou apporté au projet d'essai de MAR-SG. La deuxième revue, effectuée en juin 2005, avait examiné l'incidence du projet sur le plan de l'utilisation des crédits de MAR-SG, de la souscription du SG à grande distance, de l'utilisation des contrats de SG à grande distance et des comportements contractuels, par type de recettes. Ici encore, TransCanada n'a proposé aucun changement au projet.

Dans son dépôt du 9 décembre 2005, TransCanada a indiqué que, suite à la résolution n° 20.2005 du GTD et de l'approbation par l'Office de la prolongation d'un an du projet d'essai, elle envisageait d'effectuer une autre revue du MAR-SG après avril 2006 et d'en communiquer le résumé à l'Office dans les deux mois qui suivent.

1.2 Aperçu de la demande et de l'instance

Le 30 septembre 2005, Coral a présenté une demande à l'Office pour solliciter l'approbation de modifications au projet d'essai de MAR-SG qui entreraient en vigueur le 1er novembre 2005. Dans sa demande, Coral proposait d'élargir le projet d'essai de MAR-SG en cours afin d'y inclure les contrats de SG à courte distance dans des circonstances limitées, c'est-à-dire dans les cas où un expéditeur détient un contrat de SG à grande distance pour lequel le point de livraison correspond au point de réception du contrat de SG à courte distance détenu par ce même expéditeur. La figure 1-1 présente des exemples de types de contrats qui seraient admissibles aux termes du projet d'essai, tel qu'il existe, et de la proposition de Coral. Coral proposait que la modification suggérée reste en vigueur jusqu'à l'expiration du projet d'essai de MAR-SG en cours.

Le 7 octobre 2005, l'Office a sollicité les points de vue des parties intéressées sur le processus et l'échéancier qu'il convenait de retenir pour l'examen de la demande de Coral. Il a reçu des commentaires de la part de l'Association des consommateurs industriels de gaz (ACIG), Gaz Métro, Nexen Marketing (Nexen), TransCanada, Enbridge Gas Distribution Inc. (Enbridge), l'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP) et Union Gas Limited (Union).

Le 8 novembre 2005, l'Office a délivré l'ordonnance d'audience RHW-2-2005 dans laquelle il indiquait que, pour accélérer l'examen de la demande, il convoquait une audience publique par voie de mémoires qui serait suivie d'une plaidoirie orale.

1.3 Liste des questions

Dans une lettre qu'il a adressée à Coral le 8 novembre 2005, l'Office a souligné que certaines parties avaient proposé qu'il élargisse son examen de la proposition de Coral afin d'inclure d'autres services de transport garanti à courte distance, comme le service de transport assorti de stockage (STS). Or, l'Office a décidé de ne pas examiner, pour l'instant, les propositions avancées par ces autres parties.

Dans l'ordonnance d'audience RHW-2-2005, diffusée le 8 novembre 2005, l'Office a relevé la question suivante en vue de son examen au cours de l'audience (la liste n'est pas exhaustive) :

1. L'à-propos de la proposition de Coral visant la modification du projet d'essai de MAR-SG sur le réseau principal de TransCanada.

Chapitre 2

Proposition de Coral

2.1 Question préjudicielle

En plaidoirie finale, certaines parties ont laissé entendre que la demande de Coral représentait soit une tentative de modifier un règlement auquel l'Office avait donné son aval, soit une tentative d'abroger une entente intervenue entre les membres du GTD. Dans cette optique, elles ont indiqué qu'il serait inapproprié que l'Office approuve des modifications au projet d'essai de MAR-SG, tel qu'il existe, avant que les modalités des résolutions n^{os} 02.2004 et 20.2005 du GTD n'aient été remplies. Les parties s'inquiétaient tout particulièrement du respect des dispositions des résolutions initiales qui : i) limitaient la portée du projet d'essai aux contrats de transport à grande distance et ii) établissaient que TransCanada devait déposer un rapport sur l'incidence du projet après avril 2006. Dans les sections qui suivent, nous exposons les positions des parties et l'opinion de l'Office sur ces questions.

Positions des parties

Association des consommateurs industriels de gaz

L'ACIG a soutenu que le projet d'essai de MAR-SG, qui a été entériné à deux reprises par des résolutions non contestées du GTD, représente ni plus ni moins un règlement au sens des Lignes directrices révisées de l'Office relatives aux règlements négociés pour le transport, les droits et les tarifs (Lignes directrices relatives aux règlements négociés). Sous ce rapport, l'ACIG a souligné que l'autorisation que demandait Coral obligerait l'Office à s'ingérer dans un règlement qu'il a déjà approuvé relativement au projet d'essai de MAR-SG et à déroger à ses dispositions.

L'ACIG a aussi argué que les paramètres des résolutions du GTD n'incluent pas l'extension du projet aux contrats à courte distance, mais comprennent plutôt une autre revue du GTD pour évaluer l'incidence du projet sur l'ensemble des expéditeurs, avant qu'un élargissement quelconque du mécanisme actuel soit envisagé.

L'ACIG a laissé entendre que les critères que l'Office applique dans l'examen des requêtes en révision et en modification exigent du demandeur qu'il démontre qu'un changement important est survenu dans les circonstances depuis que la décision originelle a été rendue, ou que cette décision est entachée d'erreur. Ainsi, tout le fardeau de la preuve revient au demandeur qui cherche à modifier une ordonnance approuvée par l'Office et, selon l'avis de l'ACIG, Coral n'a pas assumé ce fardeau. L'ACIG a déclaré que l'Office peut toujours déroger à un règlement non contesté, mais a soutenu qu'il devrait hésiter à le faire, surtout quand il s'agit d'ajouter des modalités à une mesure qui est temporaire.

L'ACIG a enjoint l'Office de permettre au mécanisme en cours d'essai de fonctionner dans les paramètres fixés par les résolutions du GTD qu'il a approuvées. Selon l'ACIG, aucun changement ne devrait être envisagé du point de vue de la durée ou d'autres modalités du projet

d'essai actuel avant que l'étude sur l'incidence du projet, prévue après avril 2006 dans la résolution approuvée par l'Office, n'ait été menée et analysée.

Enbridge Gas Distribution Inc.

Enbridge a soutenu que la requête faite par Coral revenait à demander à l'Office de l'aider à abroger une entente intervenue entre les membres du GTD de TransCanada. Enbridge a décrit cette entente comme étant une paire de résolutions du GTD (c.-à-d. les résolutions n^{os} 02.2004 et 20.2005) qui ont d'abord institué, puis prolongé un projet d'essai qui se voulait une mesure d'enrichissement du service de transport garanti à grande distance.

Enbridge a rappelé que la résolution n^{o} 02.2004 du GTD prévoit d'examiner l'à-propos d'inclure le service à courte distance après la phase d'essai initiale et que le transport à courte distance avait été exclu de l'essai initial parce que l'objet du MAR-SG était de promouvoir le maintien et la passation de contrats de SG à grande distance.

Enbridge a souligné que, suivant la résolution n^{o} 20.2005 du GTD, la durée du projet d'essai avait été prolongée jusqu'au 31 octobre 2006 de sorte que TransCanada puisse recueillir plus qu'une année complète de données à son sujet et procéder à une analyse, après avril 2006, de l'incidence du projet sur l'ensemble des expéditeurs du réseau principal. Cette prolongation avait pour autre conséquence de retarder l'examen de l'éventuelle application du MAR-SG au service de transport à courte distance jusqu'après le 31 octobre 2006. Enbridge jugeait que la demande de Coral était prématurée compte tenu des modalités des deux résolutions qui incarnent l'entente intervenue entre les membres du GTD.

TransCanada PipeLines Limited

TransCanada a affirmé que le MAR-SG a été présenté à l'Office sous la forme d'une demande d'approbation d'une résolution du GTD et d'une demande de modification du barème des droits du TI; il n'a pas été soumis à l'Office en vertu de ses Lignes directrices relatives aux règlements négociés et il ne constitue pas une entente. TransCanada voyait dans la demande de Coral une opposition à une résolution du GTD et a souligné que toute partie au GTD peut saisir l'Office d'une question qu'elle n'a pas réussi à régler au palier du GTD.

Enfin, TransCanada a soutenu que l'Office ne devrait pas trancher l'affaire comme une présumée modification d'un règlement ou abrogation d'une entente, mais devrait plutôt rendre une décision en fonction du bien-fondé de la proposition comme telle de modification du MAR-SG.

Réplique de Coral aux positions des parties

Coral partageait le point de vue de TransCanada à savoir que les résolutions du GTD ne sont pas des règlements et a appuyé les observations de TransCanada à ce sujet.

Coral a souligné que, suivant les procédures du GTD, une résolution non contestée ne suppose pas le consentement unanime des parties, mais signifie plutôt que des parties peuvent voter contre la résolution, mais accepter de ne pas porter plainte devant l'Office. Les résolutions n^{os} 02.2004 et 20.2005 du GTD étaient des résolutions non contestées.

La proposition de Coral visant à modifier le projet d'essai de MAR-SG avait été soumise au GTD et avait donné lieu à une résolution contestée. Les procédures du GTD prévoient expressément que, dans le cas d'une résolution contestée, un membre du GTD a le droit de s'en remettre à l'ONÉ pour qu'il tranche la question, et c'est la ligne de conduite que Coral a adoptée.

Coral était d'accord avec TransCanada pour dire que l'Office devrait juger la demande quant à son bien-fondé, plutôt qu'au regard de motifs de procédures.

Opinion de l'Office

Dans son approche de la décision à rendre au sujet de la demande de Coral, l'Office a décidé d'examiner en premier lieu s'il y avait des motifs de refuser la demande parce qu'elle violerait un règlement formel ou modifierait une résolution du GTD d'une manière qui cause un tort irréparable. En conséquence, l'Office a analysé minutieusement les arguments des parties à cet égard.

Les résolutions n^{os} 02.2004 et 20.2005 du GTD n'ont pas été présentées à l'Office à titre de règlements établis en vertu des Lignes directrices sur les règlements négociés. Par conséquent, l'Office estime que la demande de Coral ne constitue pas une tentative inappropriée de faire modifier les modalités d'un règlement.

Pour ce qui est de l'assertion d'Enbridge selon laquelle Coral tente d'abroger une entente intervenue entre les membres du GTD, l'Office fait remarquer que Coral lui a soumis sa demande parce que le GTD n'avait pas réussi à obtenir un consensus sur sa proposition. L'Office constate, de plus, que les procédures du GTD stipulent que dans le cas d'une résolution contestée, toute partie a le droit de demander que l'Office tranche la question.

L'Office souligne que lorsqu'une question lui est soumise pour règlement, il lui incombe d'exercer son autorité. Dans certains cas, la décision finale de l'Office peut avoir pour effet de modifier les circonstances existantes.

L'Office estime que Coral a agi correctement en soumettant sa proposition d'amélioration d'abord au GTD et que c'est à bon droit que, en l'absence d'un consensus, elle a ensuite avancé la proposition sous la forme d'une demande à l'Office. Selon l'Office, il n'y a aucune raison qui justifie de rejeter la demande au motif qu'elle violerait un règlement formel ou modifierait une résolution du GTD d'une manière qui cause un tort irréparable.

2.2 Incidence possible de la proposition de Coral

Tout au long de l'instance, les parties ont présenté des vues divergentes sur l'incidence, bénéfique ou préjudiciable, que la proposition de Coral aurait sur des groupes précis

d'expéditeurs et sur le réseau principal dans son ensemble. Nous examinons ces points de vue dans la partie qui suit, ainsi que les éléments de preuve présentés à l'appui.

Position de Coral

Coral a soutenu que l'essai de MAR-SG initial, conçu pour stimuler la passation de contrats de transport à grande distance sur le réseau principal, s'est avéré un franc succès et qu'il a permis aux expéditeurs d'optimiser efficacement l'utilisation de leurs contrats de SG à grande distance tout en encourageant la conclusion de nouveaux contrats d'expédition à grande distance.

Coral a noté que des commercialisateurs et des producteurs tels qu'elle-même, Nexen, BP, Tenaska et Petro-Canada ont pris de plus en plus d'importance dans les dernières années pour ce qui est de la part de la capacité de transport à grande distance qu'ils détiennent collectivement sur le réseau principal. Elle a ajouté que, parce que ces expéditeurs ne sont pas captifs du réseau principal, les niveaux de souscription et les débits du SG (et donc le niveau des droits du SG) dépendent dans une large mesure de la valeur que le SG revêt à leurs yeux.

Coral a laissé entendre que la baisse des droits qui s'était produite sur le réseau principal pendant la période d'essai initiale était attribuable en grande partie à la passation d'un nombre supplémentaire de contrats de transport à grande distance pour l'année contractuelle 2004-2005. À son avis, la possibilité d'atténuer le risque de droits liés à la demande inutilisés, grâce au projet d'essai de MAR-SG, a joué pour beaucoup dans la décision des expéditeurs du SG à grande distance, y compris sa propre décision, de souscrire de nouveaux volumes dans le cadre du service à grande distance.

Coral a affirmé que les modifications qu'elle propose d'apporter au projet d'essai de MAR-SG préservent la visée première de l'essai, qui est de stimuler la conclusion de contrats de transport à grande distance. Suivant les modifications que propose Coral, le projet d'essai de MAR-SG serait élargi afin d'inclure les contrats de transport à courte distance dans les cas où l'expéditeur détient des contrats à grande et à courte distance qui ont un point commun, c'est-à-dire ce que l'on pourrait considérer comme un contrat continu de transport à grande distance formé de deux parties ou segments. À titre d'exemple, il pourrait s'agir d'un contrat de transport allant d'Empress à St. Clair, ou Dawn, couplé à un autre contrat qui va de St. Clair, ou Dawn, à la zone de livraison du Centre (ZLC), ou encore de contrats de transport à destination de la jonction North Bay et à partir de ce point (voir la figure 1-1).

Coral croit que les modifications proposées stimuleraient la conclusion de nouveaux contrats de transport à grande distance vers des points sur le réseau principal d'où partent des contrats à courte distance existants ou d'où partiraient de nouveaux contrats à courte distance. Elle a soutenu également que l'adoption des modifications proposées pendant la prolongation du projet d'essai de MAR-SG offrirait au marché la possibilité d'évaluer les avantages à long terme d'un mécanisme d'atténuation du risque plus complet et stimulerait la passation de nouveaux contrats à grande distance, de même que le renouvellement des contrats en vigueur.

Coral a déclaré qu'elle n'avait pas connaissance de situations où les modifications proposées au projet d'essai de MAR-SG auraient des effets négatifs sur des expéditeurs précis ou sur le réseau principal dans son ensemble. À son avis, les modifications proposées favoriseraient la conclusion

de contrats à grande distance supplémentaires, ce qui contribuerait à exercer une pression à la baisse continue sur les droits du réseau principal.

Positions des autres parties

Enbridge Gas Distribution Inc.

Enbridge a fait observer que les crédits de MAR-SG fournissent aux expéditeurs qui fonctionnent à un coefficient d'utilisation inférieur à 100 % la possibilité d'atténuer le risque de droits liés à la demande non absorbés sans s'exposer à des frais additionnels pour du stockage. Enbridge a souligné toutefois que, à la différence d'autres expéditeurs, elle est obligée de débourser des frais additionnels pour du stockage et du transport à courte distance afin d'exploiter son portefeuille de moyens de transport en amont à un coefficient d'utilisation proche de 100 %. Elle a affirmé qu'à cause de cette nécessité de maintenir un coefficient d'utilisation élevé, elle a très peu de chances de tirer profit de la possibilité d'acquérir des crédits de MAR-SG au chapitre du transport à grande distance.

Enbridge a soutenu qu'en l'absence des crédits de MAR-SG, TransCanada offrirait sous la forme de services discrétionnaires toute capacité non utilisée par les expéditeurs, et que les produits découlant de ces services discrétionnaires seraient portés au crédit du coût de service du réseau principal, et donc profiteraient à l'ensemble des expéditeurs. D'après Enbridge, il n'est pas clair si le service MAR-SG procure des avantages additionnels à tout le réseau TransCanada ou, plutôt, s'il ne fait que déplacer des avantages existants de l'ensemble des expéditeurs à ceux qui peuvent se prévaloir des crédits de MAR-SG. À titre de promoteur du libellé du dernier alinéa de la résolution n° 20.2005 du GTD, lequel assortit la prolongation du projet d'essai de MAR-SG de la condition voulant que TransCanada recueille des données complémentaires et effectue [TRADUCTION] « une analyse plus approfondie de l'incidence du projet d'essai sur tous les expéditeurs du réseau principal », Enbridge juge qu'il faudrait procéder à cette analyse avant d'apporter une modification quelconque au projet d'essai de MAR-SG.

Association des consommateurs industriels de gaz

D'après son analyse de l'évolution des débits du réseau principal de 2004 à 2005, l'ACIG en est venue à la conclusion que la grande majorité des volumes supplémentaires ont été expédiés en vertu du service de transport garanti à court terme (TG-CT) et du service de TI, par opposition au SG. Selon elle, ces résultats indiquent que l'existence du projet d'essai de MAR-SG n'a eu que peu d'effet sur les décisions contractuelles des expéditeurs durant l'année contractuelle 2004-2005. L'ACIG a noté que TransCanada avait réussi à vendre la quasi-totalité de la capacité libre en aval de la station n° 41 (voir la figure 1-1) pour l'hiver 2006, mais qu'elle n'était pas en mesure de voir quels contrats étaient des renouvellements et lesquels étaient des contrats nouveaux supplémentaires.

L'ACIG a soutenu qu'on ne sait pas dans quelle mesure les accroissements des volumes de SG peuvent être attribués à la mise en œuvre du projet d'essai de MAR-SG le 1er novembre 2004 et que, pour le savoir, il faudrait demander à chaque expéditeur détenant un contrat de service garanti qui a débuté le 1er novembre 2004 si l'existence du projet d'essai de MAR-SG avait joué dans sa décision de conclure un contrat. L'ACIG estimait que, bien que le projet d'essai de

MAR-SG ait pu influencer le comportement contractuel des expéditeurs, il y avait probablement un grand nombre de facteurs qui avaient influé sur les pratiques contractuelles des expéditeurs en 2004-2005, dont les suivants :

- la baisse des droits exigés sur le réseau principal en 2005, qui a fait du transport par TransCanada un choix économique par rapport à d'autres solutions;
- la croissance des marchés de l'Est du Canada et de l'Est des États-Unis;
- le resserrement de la capacité pouvant être affectée au transport interruptible et au transport garanti à court terme, faisant qu'il était beaucoup plus risqué de compter sur ces services que ce n'était le cas plusieurs années auparavant;
- le fait que le service TI soumissionnable coûterait probablement plus cher dans des circonstances où le gazoduc est réellement plein;
- l'introduction du MAR-SG le 1er novembre 2004.

L'ACIG a laissé entendre que l'incidence que le projet d'essai de MAR-SG a pu avoir sur les décisions contractuelles des expéditeurs n'est pas entièrement connue, et qu'elle ne le sera pas tant que les renseignements sur les résultats de la saison contractuelle 2005-2006 n'auront pas été pris en considération. Ainsi, l'ACIG estime qu'il ne serait pas approprié de songer à modifier les modalités du MAR-SG avant que TransCanada ait effectué et présenté sa revue du projet d'essai de MAR-SG, ce qui aura lieu après avril 2006. L'ACIG a souligné également que l'Office ne saurait présumer que le mécanisme de MAR-SG en vigueur sera prolongé au-delà du 31 octobre 2006. Elle a mis l'Office en garde contre toute décision qui préjugerait de l'issue de l'examen que le GTD ferait du projet sur réception de l'étude concernant l'incidence du MAR-SG.

L'ACIG a indiqué que TransCanada avait prévu que la valeur des crédits de MAR-SG en 2005 serait de l'ordre de 140 millions de dollars. Elle a souligné que si ce montant n'avait pas été crédité aux utilisateurs du service MAR-SG, et en supposant que les flux de gaz seraient restés les mêmes (ce qui, a admis l'ACIG, n'aurait pas nécessairement été le cas en l'absence du MAR-SG), cette somme de 140 millions de dollars aurait été versée au compte de report des produits divers de TransCanada à titre de crédit sur les droits de 2006. L'ACIG croit que le montant en question représente un avantage perdu pour toute la communauté des expéditeurs de TransCanada.

L'ACIG a reconnu que tous les expéditeurs du réseau principal ont accès au programme de crédits de MAR-SG, mais a indiqué que ce ne sont que certains d'entre eux qui peuvent se servir de ces crédits. En effet, les expéditeurs qui sont des consommateurs ultimes de gros volumes ou des sociétés de distribution locale de l'Est du Canada, par exemple, tendent à utiliser la totalité, ou la quasi-totalité, de leur demande contractuelle de SG, si bien qu'ils n'ont pas de droits liés à la demande inutilisés qui puissent être crédités à leur service de TI en vertu du MAR-SG.

L'ACIG a souligné, par ailleurs, que même si certains expéditeurs qui tendent à avoir un coefficient d'utilisation proche de 100 % sont moins susceptibles d'utiliser les crédits de MAR-SG, ce mécanisme leur est au moins accessible. Or, son analyse des contrats de SG en cours laisse entrevoir que la proposition de Coral ne profiterait vraisemblablement qu'à un seul groupe d'expéditeurs du réseau principal – à savoir les producteurs-commercialisateurs –

lesquels comprennent Canadian Natural Resources Limited, Coral Energy, EnCana Corporation, Husky Energy et Nexen. L'ACIG a déclaré que l'approbation des modifications proposées au MAR-SG reviendrait à transférer des crédits découlant de produits discrétionnaires au profit de seulement cinq expéditeurs, au lieu de les accumuler dans le compte de report des produits divers de TransCanada, où ils profiteraient à tous les expéditeurs du réseau principal.

L'ACIG a aussi souligné que la demande de Coral consiste à modifier une mesure qui est seulement temporaire et que l'Office ne devrait pas envisager des modifications à un projet qui est sur le point d'expirer, ou dont la prolongation n'a pas été décidée. Compte tenu de la brève fenêtre temporelle dans laquelle elle pourrait s'appliquer (c.-à-d. du 1er avril au 31 octobre 2006), en supposant que le projet de MAR-SG ne soit pas prolongé au-delà du 31 octobre 2006, la proposition de Coral, selon l'avis de l'ACIG, ne pourrait pas avoir une incidence sur les contrats de SG à grande distance. L'ACIG a rappelé, du reste, que la promotion des contrats de SG à grande distance était la raison pour laquelle le mécanisme avait été créé à l'origine.

L'ACIG a également noté que la proposition de Coral semble impliquer la segmentation de trajets, question qui n'a pas encore été réglée convenablement parmi les parties prenantes de TransCanada.

Union Gas Limited

Union a souligné que le projet d'essai de MAR-SG est une initiative qui a été lancée pour optimiser l'utilisation du réseau principal pendant une période où celui-ci était aux prises avec une baisse de contrats grave et soutenue.

Elle a fait observer que la conjoncture actuelle du marché est fort différente de celle qui prévalait lorsque le MAR-SG a été introduit. Le réseau principal de TransCanada n'est plus sous-utilisé et, en fait, il connaît une forte demande de services de transport à grande et à courte distance vers les marchés de l'Est. Union est d'avis qu'il serait prématuré, à l'heure actuelle, de modifier ou de bonifier le projet d'essai car le but qu'il était censé atteindre l'a déjà été grâce au jeu des forces du marché.

Union a soutenu que l'évolution des caractéristiques de base du marché est la raison première pour laquelle on assiste à une recrudescence des contrats à grande distance sur le réseau principal. Elle a affirmé que la tendance actuelle du marché est de considérer que le transport à grande distance jusqu'à Dawn offert par TransCanada vaut plus que le coût réglementé du transport incluant les frais de combustible. Elle a noté qu'un certain nombre de contrats de transport à grande distance jusqu'à Dawn (ayant commencé le 1er novembre 2005) portent sur des périodes de plus d'un an, ce qui dénote que les expéditeurs qui les ont conclus acceptent de courir le risque de détenir ce genre de contrats même si le MAR-SG n'est pas prolongé au-delà du 31 octobre 2006. Union a souligné, de plus, que le transport à court distance à partir de Dawn est maintenant totalement souscrit, indice que les expéditeurs sont prêts à accepter le risque d'avoir des droits liés à la demande non absorbés dans le cadre de leurs contrats de transport à courte distance, malgré l'absence des améliorations au MAR-SG que Coral propose.

Compte tenu de ce qui précède, Union a fait valoir que le projet d'essai de MAR-SG n'a probablement joué qu'un rôle négligeable, sinon aucun, dans les décisions que les expéditeurs

ont prises de passer des contrats de transport à grande distance. Union estime que, dans un marché dynamique, il y a peu de risque à détenir des contrats de transport étant donné la valeur de marché positive que le bien contractuel comporte en lui-même. À l'appui de cette position, elle a noté que Coral avait admis qu'un lien de causalité ne pouvait être établi entre le MAR-SG et la recrudescence des contrats et que plusieurs facteurs étaient intervenus dans les décisions contractuelles. Elle a rappelé également que TransCanada avait aussi reconnu qu'un grand nombre de facteurs influent sur le comportement contractuel.

Bien qu'elle soutienne que la conjoncture du marché avait changé depuis le moment où il avait été décidé de réaliser le projet d'essai de MAR-SG, Union s'est dite disposée à mener le projet d'essai à bon terme pour déterminer les avantages véritables qu'il a procurés à l'ensemble du réseau de TransCanada. Toutefois, pour ce qui concerne la proposition de Coral, elle jugeait qu'il n'y avait pas lieu de bonifier le projet d'essai pour le moment étant donné que le réseau principal est exploité quasiment à pleine capacité. Union a noté, par ailleurs, qu'il ne faudrait pas que l'analyse des avantages et des coûts associés au projet d'essai de MAR-SG soit faussée par l'introduction de nouveaux paramètres à mi-chemin de l'essai.

Union a fait valoir que les améliorations que propose Coral représentent une tentative isolée d'introduire un concept limité de fragmentation dans l'exploitation du réseau principal. Elle a souligné que le Tarif de TransCanada interdit la fragmentation et a mis les parties en garde contre la mise en œuvre de formes sélectives et limitées de fragmentation sans que soit fait un examen complet et approfondi des conséquences sur le réseau principal.

Union a noté que TransCanada tire des produits de la vente de TI sur son réseau et que ces produits sont comptabilisés au profit de tous les expéditeurs du SG. Elle estimait que les améliorations proposées par Coral iraient à l'encontre de ce principe en ce sens qu'elles réduiraient la capacité du réseau de réaliser des produits discrétionnaires par la revente de TI. Au contraire, la proposition de Coral permettrait à une poignée d'expéditeurs d'utiliser de la capacité qui pourrait autrement servir à générer des produits discrétionnaires grâce à sa vente aux expéditeurs du TI.

Union a argué contre l'assertion de Coral portant que, en l'absence du MAR-SG (dans sa version originale ou tel que modifié comme Coral le propose), les volumes transportés sur le service TI seraient beaucoup moindres. À la lumière des récents changements dans la conjoncture du marché, Union jugeait qu'il est plus probable qu'on aurait continué de souscrire la capacité disponible pour le TI vu que la situation économique du marché et les signaux de prix montrent clairement que l'on accorde à la capacité de transport une valeur plus grande que le coût de service réglementé. En outre, étant donné les niveaux élevés d'utilisation dont le réseau principal jouit actuellement, Union voyait mal comment une bonification du projet d'essai de MAR-SG pourrait susciter la passation de plus de contrats de transport à grande distance au profit de tous les expéditeurs.

Gaz Métro

Gaz Métro a souligné que la récente souscription de nouvelles quantités de capacité sur le réseau principal n'est pas attribuable au projet d'essai de MAR-SG, résultant plutôt d'une forte croissance de la demande de gaz dans l'Est du Canada et sur le marché des États-Unis. Elle a

noté que le MAR-SG, tel qu'il existe, semble intéresser tout particulièrement les commercialisateurs, et a souligné que près des trois quarts des nouveaux volumes souscrits depuis octobre 2004 sont détenus par Nexen, BP et Coral.

Gaz Métro a laissé entendre que le MAR-SG pourrait être à l'origine d'une variabilité croissante des ratios du combustible sur le réseau principal depuis novembre 2004. À son avis, il y aurait lieu que TransCanada examine les répercussions possibles de ce phénomène dans le rapport qu'elle préparera prochainement sur le MAR-SG.

Gaz Métro a indiqué qu'elle utilise entièrement la capacité de SG qu'elle souscrit et ne peut donc pas bénéficier de crédits offerts par le projet de MAR-SG, que ce soit sous sa forme actuelle ou sous la forme élargie que propose Coral. Gaz Métro s'inquiète de devoir assumer le coût d'une modification au Tarif qui profite seulement à quelques utilisateurs, mais est soutenue financièrement par tous les payeurs de droits et, spécialement par les sociétés de distribution.

Gaz Métro a indiqué que sa position serait peut-être différente si on élargissait la proposition de Coral de façon à inclure le service de transport assorti de stockage (STS). Elle a expliqué que les sociétés de distribution ont beaucoup recours au STS pour équilibrer leurs zones de desserte et que presque tous les expéditeurs du réseau principal peuvent tirer parti de ce service pour optimiser leur utilisation du réseau. Si le MAR-SG était élargi afin d'inclure le STS, les distributeurs pourraient atténuer le risque de droits liés à la demande inutilisés résultant d'une utilisation partielle de leurs contrats de STS en obtenant des crédits qu'ils pourraient affecter à l'achat de TI. Gaz Métro a fait valoir que le STS répond aux critères de la proposition de Coral, en ce sens que c'est un service de transport à courte distance qui est rattaché à un SG à grande distance.

Enfin, Gaz Métro a soutenu que, parce que le projet MAR-SG est relativement récent, il serait préférable d'attendre le prochain rapport de TransCanada pour déterminer son incidence véritable, y compris l'effet qu'il peut avoir sur les ratios du combustible, avant d'élargir la portée du mécanisme en y incluant les contrats de SG à courte distance. Dans l'intervalle, Gaz Métro a laissé entendre que les parties pourraient discuter de la possibilité d'élargir le mécanisme en y incluant le STS, ce qui donnerait lieu à un service plus uniforme et plus équitable qui répond aux besoins d'un plus grand nombre d'utilisateurs.

TransCanada PipeLines Limited

En plaidoirie, TransCanada a déclaré d'entrée de jeu qu'elle ne préconisait aucun résultat plutôt qu'un autre; cependant, à titre de propriétaire-exploitante du réseau principal, elle s'est dite très intéressée par toute suggestion touchant la modification de son Tarif.

TransCanada a souligné que l'Office, en l'espèce, a pour mandat de rendre une décision sur la proposition de Coral, pas de se prononcer sur des questions comme le MAR-SG ou le STS. TransCanada a confirmé qu'elle allait déposer un résumé de la prochaine revue du projet d'essai de MAR-SG par le GTD, après avril 2006.

TransCanada a fait valoir que la proposition de Coral s'accorde avec le concept du projet d'essai de MAR-SG et qu'il y a donc au moins un fondement conceptuel à la prétention que les modifications proposées sont justifiées.

Bien qu'elle comprenne les divergences d'opinion qui existent entre plusieurs parties prenantes du réseau principal, TransCanada était quelque peu surprise de l'émotivité que la question avait suscitée, autant parce qu'il s'agit d'un projet d'essai temporaire qui tire à sa fin, que parce que ses conséquences financières semblent négligeables dans le contexte global du gaz, des marchés et du transport.

Association canadienne des producteurs pétroliers

L'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP) a affirmé que le paiement d'une année ou plus de droits liés à la demande associés au service garanti est un engagement considérable pour n'importe quel expéditeur. Elle a soutenu également que tout enrichissement, outil ou attribut du service garanti qui permette à un expéditeur d'atténuer le risque de droits liés à la demande inutilisés a un effet positif en réduisant les risques associés à la détention de contrats de SG et promeut l'objectif d'encourager la souscription de plus de SG sur le réseau de TransCanada.

Lettres de commentaires

L'Office a reçu des lettres de commentaires concernant la demande de Coral de la part de Nexen, de Petro-Canada Oil and Gas (Petro-Canada) et de Tenaska Marketing Canada (Tenaska). De par leur nature même, des lettres de commentaires ne peuvent pas être mises à l'épreuve et, en conséquence, elles peuvent avoir moins de poids qu'une preuve éprouvée pour ce qui est d'éclairer la décision de l'Office. Nous présentons ci-après des résumés des lettres de commentaires reçues.

Nexen a déclaré qu'elle constitue un des plus gros expéditeurs du réseau principal de TransCanada, ses contrats de service garanti comptant pour près de 14 % de la capacité souscrite totale du réseau principal. Elle a souligné que le paiement d'une année ou plus de droits liés à la demande du service garanti est un engagement considérable pour n'importe quel expéditeur et que tout enrichissement ou outil permettant à l'expéditeur d'atténuer le risque de droits liés à la demande inutilisés représente une mesure positive.

Nexen a indiqué qu'elle s'attendait à ce que la modification au MAR-SG proposée par Coral soit adoptée en 2005-2006 lorsqu'elle a décidé de souscrire 249 321 GJ/j de service garanti entre Empress et la ZLSO de Union, quantité à peu près équivalente à la capacité de transport à courte distance de 254 758 GJ/j qu'elle détient déjà. Nexen a affirmé que la modification attendue du MAR-SG n'était pas le seul facteur à avoir motivé cette décision d'affaires, mais qu'elle avait certainement contribué à justifier la prise d'un engagement au titre du service de transport garanti.

Petro-Canada s'est décrite comme un expéditeur du réseau principal et un important consommateur industriel de gaz naturel à ses raffineries situées dans la zone de l'Est. Elle constate qu'il y a un besoin croissant d'offrir des modalités de transport qui ajoutent à la diversité et à la souplesse des services du réseau principal afin de répondre à l'évolution de la conjoncture de l'offre et de la demande dans la zone de l'Est. Petro-Canada estime que l'approbation de la demande de Coral stimulerait encore davantage la souscription du service de transport garanti, à grande et à courte distance, et offrirait aux expéditeurs un mécanisme de plus

pour gérer les risques associés aux coûts de transport, tout en répondant à la demande des consommateurs ultimes.

Tenaska a déclaré qu'elle détient de la capacité garantie sur le réseau principal et qu'elle est directement intéressée par la demande de Coral. Elle a soutenu que le MAR-SG est un facteur qui joue pour beaucoup dans la décision de souscrire une nouvelle quantité de SG ou de renouveler des contrats de SG existants. À son avis, les modifications proposées au projet d'essai de MAR-SG en cours devraient stimuler la conclusion de contrats de SG additionnels ou le renouvellement des contrats existants de SG à grande et à courte distance, sinon les deux.

Réplique de Coral aux positions des autres parties et aux lettres de commentaires.

Pour ce qui est des assertions selon lesquelles la proposition de Coral devrait être rejetée parce qu'elle n'avantage qu'un sous-groupe d'expéditeurs parmi ceux qui utilisent le réseau principal, Coral a fait valoir qu'il n'y a pas de règle ou de principe exigeant qu'il soit démontré que des changements proposés au Tarif de TransCanada sont avantageux pour l'ensemble des expéditeurs, ou pour un nombre seuil de ceux-ci. À l'appui de cette position, Coral a fait renvoi à la page 18 des Motifs de décision RH-1-2001 de l'Office (voir l'annexe I), où l'Office a déclaré qu'il ne serait ni raisonnable ni pratique d'exiger qu'un pipeline offre uniquement les services que tous les expéditeurs pourraient utiliser dans la même mesure.

En réponse aux remarques laissant entendre que le MAR-SG avait peu contribué à l'augmentation récente des contrats de SG sur le réseau principal, Coral a réitéré que l'existence du MAR-SG avait joué un rôle important dans sa décision de souscrire près de 300 000 GJ/j de capacité de SG à grande distance sur le réseau principal. Comme autre preuve à l'appui, elle a rappelé les commentaires de Nexen qui a déclaré avoir souscrit plus de 750 000 GJ/j de SG et que le MAR-SG était un des facteurs qui avaient motivé cette décision. Coral a souligné, en outre, que les expéditeurs qui appuient sa demande représentent plus de 75 % de tous les nouveaux volumes de SG souscrits entre novembre 2004 et décembre 2005. Tout en admettant qu'un certain nombre de facteurs ont vraisemblablement concouru au niveau élevé de souscription dont le réseau principal jouit présentement, Coral croit fermement que le MAR-SG a contribué pour beaucoup à amener ce résultat.

En ce qui concerne l'argument de Union portant que c'est l'évolution des caractéristiques du marché qui est la principale cause de la recrudescence des contrats sur le réseau principal, Coral a avancé que les valeurs mensuelles historiques sur lesquelles reposait cette thèse n'étayaient pas vraiment la position de Union. Elle a argué, de plus, que de telles données ne sont pas significatives parce que les statistiques antérieures revêtent peu d'intérêt pour des expéditeurs qui envisagent de conclure de nouveaux contrats de SG.

Coral a répondu aux préoccupations soulevées à propos du fait que le projet d'essai de MAR-SG, tel qu'il existe, transfère des avantages qui existaient pour l'ensemble des expéditeurs au profit de seulement ceux qui peuvent se servir des crédits de MAR-SG, spécialement en réduisant la possibilité pour le réseau de dégager des produits discrétionnaires divers de la vente de TI.

Pour ce qui est de l'argument de l'ACIG portant que le réseau a sacrifié jusqu'à 140 millions de dollars en revenus en monnayant les crédits de MAR-SG, Coral a soutenu qu'il n'y a pas

réellement eu perte de revenus. Elle a expliqué que si le mécanisme créditeur du MAR-SG n'avait pas existé, les expéditeurs n'auraient jamais utilisé les 140 millions de dollars de service de TI auquel le MAR-SG leur donnait accès et que, par conséquent, aucun revenu n'a été sacrifié à cause du programme de MAR-SG.

Coral a également répliqué à la remarque d'Enbridge qui prétendait qu'en l'absence de mesures de flexibilité pour les expéditeurs, comme le MAR-SG et le service de détournements, la capacité qui est détenue et payée par les expéditeurs qui ne peuvent pas utiliser tous leurs droits de capacité peut être revendue par TransCanada sous la forme de services discrétionnaires, tels que le TI et le TGCT. Les produits tirés de la vente de tels services discrétionnaires servent alors à réduire le coût de service et procurent un avantage à tous les expéditeurs. Coral a expliqué que ce type de scénario ne subsisterait pas en l'absence du MAR-SG, car le coût élevé de la capacité inutilisée inciterait les expéditeurs à réduire leurs droits de capacité au point de maintenir essentiellement un coefficient d'utilisation de 100 %. Pour appuyer cette thèse, Coral a mentionné la période comprise entre 2001 et octobre 2004, pendant laquelle le MAR-SG n'existait pas. La capacité inutilisée avait été négligeable durant cette période, ce qui signifie que, dans les faits, il n'y avait pas de capacité inutilisée de SG qui puisse être revendue par TransCanada au profit de tous les expéditeurs. Coral a soutenu qu'au lieu de priver les expéditeurs de revenus de TI et de TGCT provenant de la revente d'une capacité de SG inutilisée, qui n'a jamais vraiment existé, la souplesse accrue que procure le MAR-SG fait qu'il est maintenant financièrement attrayant pour de nouveaux expéditeurs de souscrire des quantités de capacité qui ne pouvaient être justifiées auparavant.

À propos des préoccupations formulées au sujet de la modification du MAR-SG avant la fin du projet d'essai en cours, Coral a affirmé que l'argument selon lequel l'adoption des modifications proposées gênerait ou compromettrait le processus d'évaluation continu est sans fondement. Dans l'optique de cette évaluation, Coral a soutenu que le seul changement qui résulterait de l'approbation des modifications proposées, c'est qu'un nouveau jeu distinct de données et de mesures serait disponible au sujet des contrats de SG désormais inclus dans le programme.

Coral a également souligné que les volumes et les unités volume-distance associés à ces autres contrats seraient vraisemblablement petits, et que le niveau d'utilisation du MAR-SG en relation avec ces contrats pourrait être modeste par rapport à l'activité du projet dans son ensemble. Coral a soutenu que toute information qui serait finalement recueillie sur le fonctionnement du MAR-SG dans le contexte de ces autres contrats serait distincte de celle que l'on continuerait de collecter sur son fonctionnement dans le cadre des contrats qui sont actuellement inclus dans le projet d'essai, et n'aurait aucun effet sur cette information. Selon Coral, le fait d'élargir légèrement la catégorie des contrats de SG « admissibles au MAR-SG » aurait pour seule conséquence de produire des renseignements meilleurs et plus complets au sujet des effets du mécanisme sur le comportement des expéditeurs.

En supposant qu'aucun volume de gaz ne serait transporté en vertu des contrats admissibles pendant la période du 1er avril au 31 octobre 2006, Coral a calculé que la valeur maximum des crédits de MAR-SG supplémentaires pouvant découler de sa proposition serait de l'ordre de 9,8 millions de dollars. Elle a soutenu, toutefois, qu'une estimation plus réaliste prendrait pour acquis qu'il y aurait un flux de gaz quelconque. À des fins d'approximation de ce que serait ce flux de gaz, Coral a examiné les données des sept premiers mois de mise en œuvre du projet

d'essai, période pendant laquelle la capacité inutilisée de SG à grande distance avait été de 11 % en moyenne. Si une proportion similaire de SG inutilisé survenait dans la composante courte distance des contrats segmentés de transport à grande distance durant la période du 1er avril au 31 octobre 2006, une valeur escomptée plus réaliste pour les crédits de MAR-SG se situerait autour de 1 million de dollars, selon Coral. À titre de comparaison, Coral a indiqué que les crédits prévus pour l'ensemble du réseau seraient de l'ordre de 150 millions de dollars pour la période de 2005-2006. Coral a souligné ultérieurement que, même si la quantité de crédits disponibles en vertu de la proposition est modeste, cela représente globalement d'importants avantages économiques pour les expéditeurs qui se prévaudraient du mécanisme.

Coral a répondu à l'argument portant que sa proposition pourrait avoir peu d'effet, voire aucun, dans l'intervalle de temps envisagé, étant donné que la capacité de SG à partir de Dawn est entièrement souscrite. Coral a fait remarquer qu'il y a, ou y aura, une capacité libre en aval de la jonction North Bay et que les modifications proposées rendraient les contrats segmentés qui passent par ce point beaucoup plus attrayants qu'ils ne le sont actuellement. Elle a souligné, en outre, que les détenteurs actuels de contrats de SG à destination et à partir de Dawn et de St. Clair seront appelés, d'ici quelques mois, à décider du renouvellement de leurs contrats et que l'approbation, ou le rejet, de la modification proposée pourrait intervenir comme facteur dans leur décision de renouveler ou non.

Coral a tenté de rectifier ce qu'elle percevait comme étant de la confusion autour du terme « segmenté », tel qu'elle l'utilise, et du concept de la « segmentation ». Dans sa demande, Coral a utilisé l'expression « contrats segmentés » pour désigner des modalités de transport qui comportent deux trajets contractuels distincts passant par un point intermédiaire commun. Coral a précisé que ce type d'arrangement n'est apparu que récemment dans le paysage contractuel du réseau principal, suite à l'approbation de la zone du Sud-Ouest et de la jonction North Bay. Elle a ajouté que la zone du Sud-Ouest et la jonction North Bay avaient été conçues comme des points intermédiaires sur le réseau qui offriraient différents avantages aux expéditeurs et rendraient les services de TransCanada plus compétitifs.

Coral a argué que le terme « segmentation » a parfois un autre sens aux États-Unis et que cette autre interprétation du terme est peut-être ce qui cause de l'inquiétude à certaines parties. Coral a précisé que la « segmentation », aux États-Unis, suppose que des expéditeurs détenant des contrats de transport à grande distance ont le droit d'exploiter ces contrats par segments, ou tronçons, en passant des commandes d'expédition pour des portions du trajet prévu à leur contrat. Coral a soutenu que ce concept n'avait rien à voir avec les contrats segmentés qu'elle envisageait dans sa demande.

En réponse aux commentaires de Gaz Métro qui s'inquiétait que le MAR-SG avait peut-être un effet négatif sur le réseau en accroissant la variabilité des ratios du combustible, Coral a soutenu que la consommation de combustible dépend des flux de gaz dans le réseau, et n'a aucun rapport avec les modalités des contrats ou le type de service offert.

Enfin, Coral a traité de l'impression qu'ont certaines parties que sa proposition doit être rejetée à moins que Coral prouve de façon concluante que le MAR-SG leur a procuré un avantage en favorisant de nouveaux contrats de SG qui, à leur tour, ont fait baisser les droits à payer. Selon Coral, le critère qu'il convient d'employer n'est pas de savoir si chaque expéditeur sera avantagé

par la modification, mais plutôt si, dans l'ensemble ou en moyenne, les expéditeurs en tireront des avantages. Coral croit que sa proposition sera nettement avantageuse pour au moins certains expéditeurs, et qu'il y a des chances raisonnables qu'elle profite à tout le monde en attirant de nouveaux contrats de SG dans le réseau. Coral a aussi affirmé que sa proposition n'aurait pas de conséquences négatives sur le gazoduc et qu'il n'en résulterait aucune distinction injuste.

Opinion de l'Office

L'Office reconnaît que, depuis l'introduction du projet d'essai de MAR-SG, le 1er novembre 2004, les niveaux de souscription du SG sur le réseau principal se sont améliorés au point que certains segments du réseau sont maintenant entièrement souscrits. Bien que Coral soutienne que le projet d'essai de MAR-SG a joué un rôle important dans cette hausse des niveaux de souscription, la preuve sur laquelle cette thèse s'appuie n'est pas concluante. Néanmoins, l'Office retient que Nexen et Coral ont toutes les deux affirmé que le projet d'essai, tel qu'il existe, et les modifications proposées ont joué dans leurs décisions récentes de souscrire de la capacité de SG sur le réseau principal. Somme toute, l'Office estime qu'un certain nombre de facteurs, dont le MAR-SG, concourent aux changements qui surviennent dans les niveaux de souscription du SG sur le réseau principal.

L'Office appuie le but du projet d'essai original, qui est de stimuler le maintien et la passation de contrats de SG, et estime que l'amélioration proposée est, sur le plan conceptuel, conforme à ce but. Il reconnaît que, les niveaux d'utilisation du réseau étant actuellement élevés, il y aura peu de possibilité de souscrire une capacité additionnelle pendant la durée du projet d'essai. Toutefois, si l'amélioration proposée engendrait des contrats supplémentaires dans le réseau, cela pourrait avantager tous les utilisateurs en faisant baisser les droits.

L'Office tient compte des arguments de certaines parties selon lesquels ce n'est qu'un sous-groupe de la population d'expéditeurs, spécialement les producteurs-commercialisateurs, qui est actuellement en position d'utiliser les crédits de MAR-SG qui découleraient de la proposition de Coral. L'Office note que ce même sous-groupe d'expéditeurs a une capacité de plus en plus grande d'influer sur les produits d'exploitation du réseau principal et que, de par la nature de ses activités, il n'est pas captif du réseau principal.

Si les services du réseau principal ne sont pas vus comme une option économiquement avantageuse, les producteurs-commercialisateurs rechercheront d'autres solutions sans la moindre hésitation. L'Office estime que pour faire en sorte que le réseau principal demeure une solution concurrentielle et attrayante pour cet important segment de la population d'expéditeurs, il peut être nécessaire d'apporter aux services et au réseau certains changements du type que Coral propose. L'Office est également

d'avis que le MAR-SG et l'amélioration que Coral y propose réduisent le risque associé à la souscription d'une capacité de SG, et donc rendent le SG plus attrayant. Au bout du compte, plus le réseau principal réussira à conserver et attirer des expéditeurs, plus l'ensemble des expéditeurs s'en trouvera avantagé à cause de l'augmentation des niveaux de souscription et de la réduction des droits.

En examinant s'il est nécessaire que la proposition de Coral profite à tous les utilisateurs du réseau, l'Office renvoie les parties à la page 18 de sa décision RH-1-2001 (voir l'annexe I) où il était question de nouvelles améliorations proposées aux services du réseau. Comme c'était le cas dans cette décision, l'Office admet que certains expéditeurs se prévalant du SG sont peut-être mieux placés que d'autres pour se prévaloir des dispositions contenues dans la proposition de Coral. Il souligne, toutefois, que les améliorations proposées en l'espèce ne seraient pas le seul cas où des expéditeurs n'ont pas tous la même capacité d'utiliser une option de service, comme l'illustre l'utilisation du service de détournements sur le réseau principal. De plus, les expéditeurs prennent les décisions contractuelles qui les avantagent et recherchent des solutions de rechange si les résultats économiques sont défavorables. L'Office réitère que, compte tenu de la complexité des réseaux et tarifs pipeliniers modernes, il ne serait ni raisonnable ni pratique d'exiger qu'un pipeline offre uniquement les services que tous les expéditeurs pourraient utiliser dans la même mesure. L'Office estime que l'amélioration que Coral propose d'apporter au projet d'essai de MAR-SG n'entraîne aucune distinction injuste parce qu'elle serait accessible à tous les expéditeurs du SG qui s'engagent à passer des contrats à courte et à grande distance admissibles, ou qui en détiennent déjà.

Tout en reconnaissant que la possibilité d'une baisse des produits discrétionnaires divers ne peut pas être totalement exclue, l'Office constate qu'il n'a été saisi d'aucune preuve concluante établissant que la proposition de Coral aurait des conséquences négatives importantes sur certains expéditeurs en particulier ou sur le réseau dans son ensemble. L'Office juge que tout effet négatif éventuel serait vraisemblablement de faible ampleur, étant donné le petit nombre de contrats admissibles et le peu de temps qui reste avant la fin du projet d'essai. L'Office remarque que la valeur projetée des crédits associés aux contrats touchés par la proposition de Coral est évaluée à environ un million de dollars pour toute la durée du projet. Étant donné les niveaux de souscription élevés qui prévalent actuellement sur le réseau et de la vigueur du marché, l'Office est également d'avis que la possibilité que des expéditeurs actuels libèrent de la capacité en vue de sa revente à titre de TI (et de la production de produits discrétionnaires au profit du réseau) est mince.

L'Office comprend les points de vue des parties qui soutiennent qu'il faudrait permettre au projet d'essai de suivre son cours et n'y apporter

aucune modification jusqu'à ce que les conclusions de la prochaine revue aient été préparées et analysées. De plus, malgré les assertions de Coral au contraire, l'Office reste préoccupé par la possibilité que la proposition de Coral puisse contaminer les résultats du projet d'essai tel qu'il existe, ou l'évaluation de ses incidences. L'Office est d'avis, toutefois, que parce que la quantité totale de crédits qui résulterait de la proposition est censée être modeste, sa mise en œuvre n'est pas susceptible de changer appréciablement les résultats du projet d'essai original. Enfin, l'Office reconnaît que le fait d'incorporer la proposition de Coral dans le projet en cours, à ce stade-ci, donnerait la possibilité d'évaluer cette amélioration de pair avec le projet actuel, quand viendrait le moment d'examiner s'il y a lieu de prolonger l'application du MAR-SG d'une façon permanente.

L'Office prend bonne note de la position de Gaz Métro qui souhaiterait que le MAR-SG soit étendu au STS, mais il réitère la décision qu'il a prise au début de l'instance de ne pas examiner, pour l'instant, d'autres propositions que celle que Coral avait mise de l'avant dans sa demande. Cela étant dit, l'Office invite les parties à continuer d'examiner de concert avec le GTD des options comme celle qui est contenue dans la proposition de Coral ou comme l'extension du MAR-SG au STS, tel que l'envisage Gaz Métro. Si la collaboration au palier du GTD ne permettait pas de résoudre une question, l'Office rappelle aux parties qu'il est disposé à examiner toute demande qui lui serait soumise pour règlement.

L'Office souligne que malgré le lien inextricable qui existe entre le projet d'essai de MAR-SG actuel et la proposition de Coral, il ne se prononce pas, pour le moment, sur le bien-fondé du MAR-SG. Les opinions et la décision de l'Office sur la présente question valent uniquement pour la période qui va de la communication de sa décision jusqu'au 31 octobre 2006.

L'Office croit comprendre que TransCanada présentera une autre revue de l'incidence du projet d'essai de MAR-SG après avril 2006. Cette revue éclairera la décision des parties au sujet de l'à-propos de rendre le MAR-SG permanent. L'Office s'attend à ce que la décision concernant l'avenir du MAR-SG soit prise par le GTD; cependant, si ce dernier se voyait dans l'impossibilité de trancher la question et si une ou plusieurs parties la soumettaient à l'Office pour qu'il la résolve, l'Office s'attendrait à ce qu'on le munisse de preuves claires concernant l'incidence directe du MAR-SG sur les contrats de SG. L'Office souligne que les deux rapports fournis jusqu'à présent ne traitaient pas directement de la mesure où le projet d'essai atteint son but premier de stimuler le maintien et la passation de contrats de SG sur le réseau principal.

Décision :

L'Office approuve la modification que Coral a proposée au projet d'essai de MAR-SG, telle qu'elle est décrite dans la demande de Coral datée du 30 septembre 2005.

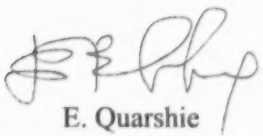
La modification proposée entrera en vigueur le 1er avril 2006 et prendra fin le 31 octobre 2006.

TransCanada est priée de modifier le Tarif de transport du réseau principal en conformité avec la présente décision, puis de soumettre le Tarif modifié à l'approbation de l'Office.

Chapitre 3

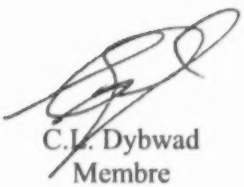
Dispositif

Les chapitres qui précèdent, ainsi que l'ordonnance TG-1-2006, constituent nos Motifs de décision relativement à la demande de Coral concernant la modification du projet d'essai de MAR-SG, entendue par l'Office au cours de l'instance RHW-2-2005.



E. Quarshie
Membre présidant l'audience

J.S. Bulger
Membre



C.J. Dybwad
Membre

Calgary (Alberta)
Février 2006

Annexe I

Extrait tiré de la page 18 des Motifs de décision RH-1-2001 de l'Office

Opinion de l'Office

TransCanada exploite son entreprise de transport pipelinier en Amérique du Nord, dans un environnement qui est devenu plus concurrentiel. L'Office accorde énormément d'intérêt à la viabilité continue des pipelines du Canada à mesure que le contexte évolue. Il est donc important pour le maintien de la viabilité des réseaux établis de longue date que les sociétés pipelinières soient capables de conserver leurs expéditeurs du service garanti et d'optimiser l'utilisation de leurs réseaux, et qu'elles prennent les mesures pour le faire.

En l'espèce, à l'instar de TransCanada, l'Office est d'avis que les nouveaux services proposés devraient accroître la valeur des contrats de SG et donner plus de latitude aux clients sur le plan de l'exploitation. De plus, l'Office note les avantages qui découleront de l'efficience et de la mise en œuvre en temps opportun qui sont envisagées pour les améliorations proposées.

L'Office reconnaît que certains expéditeurs du SG seront mieux placés que d'autres pour maximiser l'utilisation des crédits de rattrapage et de SDA, mais il est persuadé que tous les expéditeurs du SG auront la possibilité d'utiliser ces crédits, soit directement, soit par la gestion productive de leur portefeuille gazier. Par surcroît, il n'est pas nouveau que la capacité d'utiliser un service prévu au tarif d'un pipeline varie d'un expéditeur à l'autre. Ainsi, même s'il est possible à tous les expéditeurs de se prévaloir du service de détournements (pour profiter pleinement des avantages qu'offre leur capacité de SG), un bon nombre d'expéditeurs n'en ont pas besoin ou ne l'utilisent tout simplement pas. Compte tenu de la complexité des réseaux et tarifs pipeliniers modernes, il ne serait ni raisonnable ni pratique d'exiger qu'un pipeline offre uniquement les services que tous les expéditeurs pourraient utiliser dans la même mesure. En conséquence, l'Office est d'avis qu'aucune distinction injuste ne résulte des améliorations de service proposées.

L'Office note que ces mécanismes de crédit seront offerts à titre d'essai et s'attend à ce que TransCanada et ses expéditeurs évaluent en temps et lieu le bien-fondé de retenir ces nouvelles améliorations de service ou de les modifier à plus long terme.

Annexe II

Ordonnance sur les droits TG-1-2006

ORDONNANCE TG-1-2006

RELATIVEMENT À la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (la Loi) et à ses règlements d'application;

RELATIVEMENT À une demande déposée par Coral Energy Canada Inc. (Coral), aux termes de la partie IV de la Loi, pour obtenir une ordonnance visant à approuver des modifications au projet d'essai de MAR-SG sur le réseau principal de TransCanada PipeLines Limited (TransCanada);

RELATIVEMENT À l'ordonnance d'audience RHW-2-2005.

DEVANT l'Office, le 10 février 2006.

ATTENDU QUE Coral a présenté une demande datée du 30 septembre 2005, en vertu de l'article 59 de la Loi, en vue d'obtenir une ordonnance approuvant des modifications au projet d'essai de MAR-SG sur le réseau principal de TransCanada;

ATTENDU QUE, le 8 novembre 2005, l'Office a délivré l'ordonnance d'audience RHW-2-2005 afin de convoquer une audience par voie de mémoires comportant une plaidoirie orale;

ATTENDU QUE l'Office a examiné la preuve déposée par Coral, Enbridge Gas Distribution Inc. (Enbridge) et l'Association des consommateurs industriels de gaz (ACIG), ainsi qu'un certain nombre de demandes de renseignements et de lettres de commentaires présentées par des parties intéressées;

ATTENDU QUE l'Office a également examiné les plaidoiries orales ou écrites présentées par Coral, TransCanada, Enbridge, l'ACIG, l'Association canadienne des producteurs pétroliers, Union Gas Limited et la Société en commandite Gaz Métro;

ATTENDU QUE l'Office a établi à sa satisfaction que les modifications au projet d'essai de MAR-SG que propose Coral peuvent constituer des moyens positifs d'améliorer le projet d'essai de MAR-SG en cours;

À CES CAUSES, IL EST ORDONNÉ, conformément à la partie IV de la Loi,

1. que la demande de Coral visant à modifier les modalités du projet d'essai de MAR-SG en cours soit approuvée;

2. que les modifications au projet d'essai de MAR-SG approuvées en vertu de la présente ordonnance prennent fin à la même date que celle à laquelle le projet d'essai en cours est censé se terminer, soit le 31 octobre 2006;

3. que TransCanada apporte dans son Tarif tout changement nécessaire pour mettre en œuvre la décision rendue par l'Office aux termes de ses Motifs de décision RHW-2-2005 et que, au moins 14 jours avant la mise en œuvre des modifications proposées, TransCanada dépose auprès de l'Office et signifie à tous ses expéditeurs, ainsi qu'aux membres de son Groupe de travail sur les droits, des dispositions tarifaires révisées conformes aux Motifs de décision RHW-2-2005 de l'Office;

4. que, sauf avis contraire de la part de l'Office, la présente ordonnance expire le 31 octobre 2006.

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

Le secrétaire,
Michel L. Mantha